



Universidade de Brasília - UnB

Faculdade de Direito – FD

LARA THOMÉ QUEIROZ DE CARVALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DA EMPRESA
TRANSPORTADORA RESULTANTE DE ASSÉDIO SEXUAL
OCORRIDO NO INTERIOR DE TRANSPORTE PÚBLICO
PRATICADO POR OUTRO PASSAGEIRO**

Brasília

2020

LARA THOMÉ QUEIROZ DE CARVALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DA EMPRESA
TRANSPORTADORA RESULTANTE DE ASSÉDIO SEXUAL
OCORRIDO NO INTERIOR DE TRANSPORTE PÚBLICO
PRATICADO POR OUTRO PASSAGEIRO**

Monografia apresentada como requisito
para conclusão do curso de bacharelado em
Direito da Faculdade de Direito da
Universidade de Brasília - UnB

Orientação: Prof. Me. João Pedro Leite
Barros

Brasília

2020

LARA THOMÉ QUEIROZ DE CARVALHO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DA EMPRESA TRANSPORTADORA
RESULTANTE DE ASSÉDIO SEXUAL OCORRIDO NO INTERIOR DE
TRANSPORTE PÚBLICO PRATICADO POR OUTRO PASSAGEIRO**

Monografia apresentada como requisito para
conclusão do curso de bacharelado em Direito da
Faculdade de Direito da Universidade de Brasília -
UnB

Orientação: Prof. Me. João Pedro Leite
Barros

Brasília, 10 de dezembro de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Professor Me. João Pedro Leite Barros (Orientador - Presidente)

Prof. Dr. Bruno Nubens Barbosa Miragem (Membro)

Profª. Dra. Inez Lopes Matos Carneiro de Faria (Membro)

AGRADECIMENTOS

A Deus, por Sua providência e misericórdia que sempre me alcançam e à Nossa Senhora, mãe afável que me leva ao Caminho, à Verdade e à Vida.

À minha família, por seu amor e carinho que nunca me deixaram faltar durante toda minha vida.

À minha irmã, por ser minha companheira e amiga desde a infância.

Ao meu orientador João Pedro Leite Barros, por sua presteza e inestimável contribuição para a elaboração desse trabalho.

À Universidade de Brasília, representada pelo quadro de seus professores e colaboradores, por me possibilitar a formação acadêmica.

RESUMO

Este trabalho monográfico prestar-se-á à análise da responsabilidade civil de empresa concessionária de serviço público de transporte coletivo quanto a assédio sexual praticado por terceiro no interior de seus veículos durante a execução contratual.

Após uma abordagem do instituto da responsabilidade civil, incluindo seus pressupostos, espécies e excludentes, desenvolver-se-á o estudo quanto à responsabilidade civil aplicada especificamente aos contratos de transporte e suas peculiaridades. Na sequência, será feita uma análise da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça em relação ao tema.

Ao final, chegar-se-á à conclusão se o transportador é responsável ou não pela indenização dos danos suportados pela vítima. A determinação dessa responsabilidade é importante para que se concretize uma justa e satisfatória prestação jurisdicional.

O estudo a ser implementado terá alicerce na legislação constitucional e infraconstitucional brasileira, na revisão bibliográfica da doutrina jurídica, na análise jurisprudencial de julgados do STJ assim como de julgados de outros tribunais, relativos a danos causados a passageiros advindos de ação dolosa de terceiro alheio ao contrato de transporte.

Palavras-chave: Direito do Consumidor. Responsabilidade civil. Transporte público coletivo. Assédio sexual. Fato de terceiro.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CF – Constituição Federal

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

STF – Supremo Tribunal Federal

STJ – Superior Tribunal de Justiça

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1. NOÇÕES PRELIMINARES DE RESPONSABILIDADE CIVIL.....	11
1.1 Conceito de responsabilidade civil	11
1.2 Pressupostos gerais da responsabilidade civil	14
1.3 Espécies de responsabilidade civil.....	24
1.4 Exclusão da responsabilidade civil	30
2. RESPONSABILIDADE CIVIL APLICADA AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE.....	35
2.1 Relação de consumo e contrato de transporte.....	37
2.2 Cláusula de incolumidade	39
2.3 Responsabilidade Civil do fornecedor de transporte – circunstâncias que afastam ou fazem incidir a responsabilidade sobre o fornecedor.....	41
3. ANÁLISE DOS CASOS PARADIGMÁTICOS DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA.....	49
3.1 Julgado favorável à incidência da responsabilidade civil do transportador.....	49
3.2 Julgado desfavorável à incidência da responsabilidade civil do transportador ..	53
3.3 Análise crítica	56
CONCLUSÃO.....	64
REFERÊNCIAS	67

INTRODUÇÃO

Dentre as responsabilidades afetas ao prestador de transporte público de passageiros, está a de assegurar-lhes o traslado de um local a outro com segurança e presteza. Ocorrendo um dano ao usuário durante a viagem, abre-se margem para análise da responsabilidade civil da empresa em arcar com os danos materiais e morais supervenientes do fato danoso. O cerne deste trabalho é a análise da responsabilidade civil do prestador do serviço de transporte público em indenizar ou não os danos morais decorrentes de assédio sexual sofrido por passageira no interior do transporte, praticado por outro passageiro.

A vida cotidiana, imperiosamente, abarca diversos riscos. Circunstâncias danosas ocorrem constantemente e é impossível proteger-se de todo e qualquer dano e sofrimento no curso da vida. Com isso, necessário se faz investigar quais danos são toleráveis, normais ou mesmo esperados diante das situações adversas do dia a dia e quais não são. A definição normativa da responsabilidade civil, segundo Leonardo Bessa, diz respeito a quem deve arcar com danos inerentes à vida em sociedade.¹

Nesse sentido, também é premente a necessidade de se analisar qual é a responsabilidade dos agentes partícipes do evento que deu causa à ofensa. Acerca do assédio sexual a mulheres, urge perscrutar a responsabilização da prestadora desse serviço e o desfecho judicial que se tem dado aos casos que cotidianamente ocorrem.

O número expressivo de casos de crimes sexuais revela uma fragilidade social que merece atenção para se tentar reduzir tais ofensas. Ressalta-se que na legislação brasileira há várias exceções que excluem a responsabilidade civil da empresa, fato que dá ensejo à necessidade de uma avaliação cuidadosa para se constatar ou não a aplicação dessa excludente em cada caso concreto. Em razão da importância do tema e da necessidade de se preservar a dignidade sexual, inestimável bem da vida, faz-se propício pormenorizar os temas envolvidos no assunto para se concluir se é justo e devido responsabilizar a empresa concessionária de transporte público ao pagamento da indenização por danos morais decorrentes de ofensa sexual a mulheres, quando configurados no caso concreto.

Os transportes coletivos, sabidamente, têm sido cenário propício para a atuação de assediadores, tendo em vista ser grande o contingente de pessoas no interior do meio de

¹ BESSA, Leonardo Roscoe. Revista Jurídica da Presidência – Brasília, volume 20, número 120, fev/maio, 2018. p. 33.

locomoção, que é um ambiente fechado. Essa realidade do cotidiano dos usuários do serviço público de transporte leva à proximidade corporal entre os mesmos o que facilita a violação do direito sexual. É válido ressaltar que não há questionamentos em relação a que ofensas à dignidade sexual trazem danos às vítimas, o que se discute nesse trabalho é se a indenização pelos danos morais pela empresa transportadora é devida ou não e, em caso afirmativo, quais seriam as exceções. Não é intuito desmerecer ou duvidar da afronta e das consequências advindas dela.

Ao contrato de transporte aplica-se o Código de Defesa do Consumidor, por se tratar de uma relação consumerista contratualmente selada. É usual que as vítimas de assédio sexual no traslado do transporte acionem judicialmente a empresa transportadora como ré na ação indenizatória, com vistas à condenação ao pagamento de valor reparatório. Entretanto, vários fatores podem interferir no dever de indenizar. Caso ocorra um dano injusto, entendido por Venosa como lesão a um interesse legítimo, o ordenamento jurídico disciplina no sentido de incumbir a quem deu causa ao dano o dever de arcar com a indenização justa e proporcional.²

Quanto ao assédio sexual em transporte público, ainda não está completamente sedimentado o entendimento dos tribunais nacionais no que diz respeito à indenização por danos morais derivados de ação de terceiro. Há dois julgados paradigmáticos no Superior Tribunal de Justiça de casos análogos de assédio sexual em transporte público cujos entendimentos das Turmas foram diametralmente opostos.

Assim, o objeto do presente trabalho é perquirir sobre a responsabilidade civil de concessionária de transporte público de pessoas, com destaque à questão de assédio sexual ocorrido no interior do transporte. Elencar-se-á em quais hipóteses a responsabilidade civil objetiva do fornecedor, prevista no Código de Defesa do Consumidor, é elidida por ação de terceiro. Ao final, comparar-se-á a fundamentação desses casos específicos de assédio sexual com outros julgados de ações criminosas de terceiros que causam danos a passageiros de transporte público coletivo.

Para esse fim, será utilizado como meio investigativo revisão bibliográfica da doutrina jurídica, análise jurisprudencial de dois casos paradigmáticos do STJ (Resp nº 1.748.295 – SP 2018/0094032-7 e; Resp nº 1.662.551 – SP 2017/0063990), analisados conjuntamente com a

² VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 463.

legislação constitucional e infraconstitucional brasileira, para ao final, concluir-se qual o posicionamento jurídico mais adequado, justo e coerente com o ordenamento jurídico pátrio.

O trabalho está dividido em três capítulos que tratam da conceituação da responsabilidade civil de forma mais geral, da responsabilidade civil aplicada aos contratos de transporte e da análise dos dois julgados paradigmáticos do Superior Tribunal de Justiça.

No primeiro capítulo, serão expostas as noções preliminares ao instituto da responsabilidade civil, tais como, conceito, pressupostos gerais, espécies e excludentes.

Já no capítulo segundo, o enfoque será na responsabilidade civil aplicada aos contratos de transporte. Demonstrar-se-á que há relação de consumo entre o passageiro e a transportadora e serão abordados os direitos decorrentes dessa relação. Na sequência, será analisada a cláusula de incolumidade e as circunstâncias que afastam ou fazem incidir a responsabilidade objetiva do fornecedor quanto a danos suportados por passageiros ocorridos durante a execução contratual.

No capítulo subsequente, serão analisados os dois julgados paradigmáticos do Superior Tribunal de Justiça quanto a responsabilidade civil de transportadora por danos decorrentes de assédio sexual durante o transporte. Ambos os casos ocorreram na cidade de São Paulo e a empresa transportadora era a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). As condutas da empresa adotadas nos dois casos de assédio foram similares, assim como as circunstâncias fáticas dos eventos. Contudo, as decisões finais dos julgados foram em sentidos opostos. No primeiro caso, a responsabilidade civil da fornecedora de serviço não foi afastada, em razão da Turma entender que o assédio configura fortuito interno à atividade desempenhada. Já no segundo, julgado por Turma diversa, foi afastada a responsabilidade civil por entender o assédio como fortuito externo. Ao final deste capítulo, um subtópico é reservado à análise crítica dos argumentos levantados pelos julgadores na apreciação do caso em concreto.

Por fim, em sede de conclusão, todos os dados e apontamentos teóricos serão utilizados para defender-se qual a melhor tese a ser adotada: se a que afasta ou a que faz incidir a responsabilidade civil da transportadora pelos danos decorrentes de assédio sexual ocorrido no interior de seus veículos de transporte.

1. NOÇÕES PRELIMINARES DE RESPONSABILIDADE CIVIL

1.1 Conceito de responsabilidade civil

Conforme Ulpiano, citado por João José Pinto Júnior³, é princípio do Direito “*Iuris praecepta sunt haec: honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere*”⁴. A responsabilidade civil entra como o dever de indenizar o prejudicado caso o dano aconteça, quer por ação, quer omissão do agente ou ainda praticado por pessoa por quem ela responda, por alguma coisa a ela pertencente, ou ainda em decorrência de imposição legal.

Como ensina Pontes de Miranda, a responsabilidade resulta de fatos sociais, de relações da vida. A punição de um assassino ou ladrão, por exemplo, é reflexo da rejeição e ojeriza individual aos atos praticados. O autor afirma que a proibição de ofender é um dos princípios fundamentais da ordem social e que, para tanto, deve-se ter a delimitação clara do que é “meu” e do que é “teu”. Por conseguinte, um ato pode ser ofensivo num tempo e lugar e não o ser em outro tempo ou lugar. Contudo, o que há de convergência em todas as sociedades é que o que é tido por ofensa não deve ficar sem satisfação, ressarcimento.⁵

No mesmo sentido, Venosa, afirma que os princípios norteadores da responsabilidade civil visam restabelecer um equilíbrio quer patrimonial quer moral violado. Não sendo o prejuízo compensado, é fator de inquietação e instabilidade social. Frente a isso, os ordenamentos tendem a alargar o dever de indenizar com vistas a que, cada vez menos, existam danos não ressarcidos.⁶

Segundo Caio Mário, não há consenso quanto à definição de responsabilidade civil. Segundo ele, alguns doutrinadores pecam ao tentar defini-la utilizando o mesmo termo, ou seja, afirmam que “responsabilidade” significa “responder”. Explica ainda que, no entanto, há autores que conceituam o instituto a partir de uma das causas do dever de reparação, atribuindo a causa ao fato culposos do agente. Ressalta, também, que há ainda outros autores que optam por não destrincharem o significado desse instituto.⁷

³ PINTO JÚNIOR, João José. Curso elementar de Direito Romano. Pernambuco: typographia econômica, r. do imperador, 73; 1988. p. 40.

⁴ “Os preceitos do direito são estes: viver honestamente, não lesar a outrem, dar a cada um o que é seu”.

⁵ MIRANDA, Francisco C. Pontes de. Tratado de direito privado. Campinas: Borsoi, 1967, tomo LIII. p.10 - 22.

⁶ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 437.

⁷ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 25.

Para Flávio Tartuce, a concepção de responsabilidade guarda íntima correlação com a lesão do direito. Quando se viola um dever jurídico correspondente a um direito, a consequência jurídica imediata é o nascimento da responsabilidade.⁸

Nas lições de Cavalieri, existe um dever jurídico primário, o qual, ao ser violado, gera um dever jurídico secundário, que diz respeito à indenização do prejuízo percebido. Desse modo, caso a ação não tenha ocasionado um dano, não há que se falar em responsabilidade civil, pois o dano é essencial para a aplicação do referido instituto. Não existindo dano, não é cabível ressarcimento, já que ensejaria enriquecimento sem justa causa por parte da suposta vítima.⁹

Assim sendo, depreende-se que o que dá ensejo à responsabilidade civil é mutável com o decorrer do tempo, em razão do fato da sociedade ser igualmente mutável e compreender o que é um dano digno de reparação de modo dinâmico, jamais estável. É certo que há uma infração seguida de uma reprovação que leva tal imputação ao juízo de retribuição. O ordenamento jurídico, ao entender que um agente é o autor de um ato gerador de um dano indevido, imputa-lhe a responsabilidade de ressarcir os danos provenientes do ato ou de arcar com a pena correspondente.¹⁰

Preleciona Braga Neto que a responsabilidade tem um caráter de retrospectção, ou seja, o agente é responsável pelos atos que praticou, mas também pode dispor de caráter prospectivo porque, no momento da ação, ao agente é imputada a escolha moral pela virtude, sob pena de responsabilização futura.¹¹

Conforme as lições de Cavalieri, responsabilidade é diferente de obrigação, tendo em vista que obrigação é sempre um dever jurídico originário e a responsabilidade é um dever jurídico sucessivo decorrente da frustração daquele. E, para exemplificar a distinção entre os institutos, assim ensina:

Se alguém se compromete a prestar serviços profissionais a outrem, assume uma obrigação, um dever jurídico originário. Se não cumprir a obrigação (deixar de prestar os serviços), violará o dever jurídico originário, surgindo daí a

⁸ TARTUCE, Flávio. *Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil* – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 389.

⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de responsabilidade civil* - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 2

¹⁰ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. *Novo Tratado de Responsabilidade Civil*. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 38.

¹¹ *Ibidem*. p. 29.

responsabilidade, o dever de compor o prejuízo causado pelo não cumprimento da obrigação.¹²

O dever de indenizar no Código Civil é compreendido como decorrente de ato ilícito, conceituado nos artigos 186 e 187¹³. O referido Código trata o dever de indenizar como uma “obrigação de indenizar”, como é nomeado o próprio capítulo¹⁴ que inicia a disciplina da responsabilidade civil.

O dever de indenizar, para Flávio Tartuce, independe da valoração da ação do agente, a quem caberá a reparação do dano. Em outros termos, independentemente de a ação ter sido lícita ou ilícita, ao agente é imputado o dever de ressarcir o dano que causou, convergindo, assim, com o disposto no Código Civil, acima apresentado. Isso porque o descumprimento da obrigação pode ser pela inobservância de um dever contratual ou de preceito normativo que regula a vida. A título exemplificativo, traz-se à baila o não cumprimento do acordado em contrato entre as partes ou por acidente de carro, no qual o motorista, observando os deveres de cautela na direção, atingir e ferir a integridade física de um transeunte.¹⁵

É certo que as causas do dever de indenizar são diversas e não é possível enumerá-las todas num rol exaustivo. Em cada caso concreto, deve-se analisar se o pleiteante faz jus ou não ao instituto protetivo. O enfoque da indenização não é unicamente penalizar o agente que agiu ou deixou de agir indevidamente, mas sim de possibilitar que a vítima tenha a condição anterior ao fato danoso restabelecida, na medida do possível. Isso porque o dano por ela sofrido não é tido como justo pelo ordenamento jurídico.

Para que a quantia estipulada não seja aquém nem superior ao dano, o Código Civil delimita a indenização a partir dos pressupostos da responsabilidade civil. Assim sendo, essa previsão legal satisfaz a busca da justiça e combate o enriquecimento sem justa causa. Resta claro, após o exposto, que o instituto da responsabilidade civil é uma compensação correspondente à extensão do dano (CC, art. 944).

¹² CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 2 – 3.

¹³ CC, Art. 186 - Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

¹⁴ CC, CAPÍTULO I - Da Obrigação de Indenizar. Art. 927 - Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

¹⁵ TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. p. 702 e seguintes.

A responsabilidade civil é subdividida em espécies, como se verá em tópico adiante. Contudo, é importante ressaltar que o conceito do instituto em análise não faz distinção entre as teorias, em especial a subjetiva e a objetiva. Ambas, portanto, são abarcadas pela definição. Não há razão para que se excluam mutuamente, tendo em vista que esta e aquela visam o mesmo fim: a reparação do dano.¹⁶

O Código de Defesa do Consumidor também se manifesta quanto a responsabilidade civil dos fornecedores nas relações consumeristas. A regra nesse código é a da responsabilidade objetiva, em razão da vulnerabilidade dos consumidores quando comparados com os fornecedores de bens e serviços.¹⁷ Em tópico específico posterior, analisar-se-á especificamente o que preceitua tal diploma legal a respeito da responsabilidade e as implicações nos casos concretos.¹⁸

1.2 Pressupostos gerais da responsabilidade civil

Os pressupostos da responsabilidade civil são os elementos considerados indispensáveis para a incidência do instituto. De maneira mais pacífica entre a doutrina – como se observa nas lições de Cavalieri¹⁹ e Pablo Stolze²⁰ – há convergência em aceitar como três os pressupostos gerais da responsabilidade civil: a conduta do agente, quer ativa ou omissiva; o dano percebido pela vítima e; o nexo causal entre a conduta do agente e o dano.

Há autores que consideram a culpa como um dos elementos constitutivos da responsabilidade, contudo é posição minoritária na doutrina, tendo em vista a existência de espécie de responsabilidade civil que prescinde dessa, que é a responsabilidade civil objetiva. Se houver o nexo causal entre o dano e a conduta do agente, dever-se-á indenizar a vítima pelos danos sofridos. Tal entendimento decorre do Código de Defesa do Consumidor, que considera a responsabilidade civil como preponderantemente objetiva (arts 12 e 14²¹ do CDC)

¹⁶ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 27.

¹⁷ Bruno Miragem ensina que a vulnerabilidade do consumidor goza do status de presunção legal absoluta e que baliza como as normas do direito do consumidor devem ser aplicadas e como devem ser aplicadas. MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor [libro eletrônico] - 6. ed. - São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019. p. 122 – 125.

¹⁸ BESSA, Leonardo Roscoe. Revista Jurídica da Presidência – Brasília, volume 20, número 120, fev/maio, 2018. p. 40.

¹⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 19

²⁰ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1363.

²¹ CDC, Art. 12 - O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos

quando se trata de venda de bens e de serviços. Nesse caso, o fornecedor deve antever os problemas que os consumidores poderão sofrer para evitar que ocorram, na medida de um planejamento razoável das eventualidades minimamente esperadas.

Nas lições de Leonardo Bessa, o intuito do CDC não é impedir que se comercializem produtos e serviços que potencialmente apresentem riscos à saúde e à segurança dos consumidores, já que o próprio CDC, no art. 8º²², prevê a exceção para os considerados normais e previsíveis em decorrência da natureza e fruição.²³

A responsabilidade civil subjetiva é, então, exceção à regra. O Código Civil define que apenas os profissionais liberais não se sujeitam à responsabilidade objetiva. Em razão da proteção assegurada ao consumidor, é conferida responsabilidade objetiva aos fornecedores. Assim, basta que a vítima prove o dano sofrido e o nexo causal, sendo dispensável o elemento culpa²⁴. É o que prevê o CDC em seu art. 14²⁵ e inclui uma hipótese de exceção no seu § 4º, assim como no § 4º do art 28.

A seguir, analisar-se-á cada um dos pressupostos da responsabilidade civil: a ação, o dano e o nexo causal, respectivamente.

decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos. [...]

CDC, Art. 14 - O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. [...]

²² CDC, Art. 8º - Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

²³ BESSA, Leonardo Roscoe. Revista Jurídica da Presidência – Brasília, volume 20, número 120, fev/maio, 2018. p. 34.

²⁴ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 800.

²⁵ CDC, Art. 14 - O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

1.2.1 Ação

Por ação, entende-se um ato humano voluntário. Um fato da natureza, ainda que dotado de capacidade de causar dano, não tem condão para gerar responsabilidade civil, por não ser atribuído ao homem. Somente o ser humano, por si ou por pessoas jurídicas, pode ser civilmente responsabilizado.²⁶

O ato humano pode ser comissivo ou omissivo, lícito ou ilícito e deve ser voluntário e objetivamente imputável quer ao próprio agente ou a terceiro, ou ainda fato de animal ou coisa inanimada que porventura cause dano a outrem. É esse ato que dá origem ao dever do agente de indenizar os direitos do indivíduo lesado. Flávio Tartuce assim ensina:

A conduta humana pode ser causada por uma ação (conduta positiva) ou omissão (conduta negativa) voluntária ou por negligência, imprudência ou imperícia, modelos jurídicos que caracterizam o dolo e a culpa, respectivamente. Pela presença do elemento volitivo, trata-se de um *fato jurígeno*. Percebe-se que a regra é a ação ou conduta positiva; já para a configuração da omissão, é necessário que exista o dever jurídico de praticar determinado ato (omissão genérica), bem como a prova de que a conduta não foi praticada (omissão específica). Em reforço, para a omissão é necessária ainda a demonstração de que, caso a conduta fosse praticada, o dano poderia ter sido evitado.²⁷

O ponto fundamental para a compreensão da conduta humana é a voluntariedade, ou seja, a ação deve ser fruto da liberdade de escolha e o agente deve ser capaz de discernir sobre o que faz. Assim, não são considerados os atos do agente quando sob coação absoluta, estado de inconsciência, sob delírio, sonambulismo ou ainda efeito de hipnose. A indenização deriva de uma ação ou omissão que vai de encontro a um dever legal, contratual, social ou profissional. Dessa forma, não se enquadram também no escopo de dever indenizatório fatos naturais irresistíveis e incontrolláveis tais como tempestades, incêndios em decorrência de raios, naufrágios, terremotos, furacões e afins, em razão de não poderem ser imputados à ação humana.²⁸

²⁶ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1368.

²⁷ TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 516 - 518.

²⁸ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1368 – 1369.

Nas lições de Tartuce, para a configuração da omissão é necessária a existência de um dever jurídico de praticar determinado ato e a prova de que esse não foi praticado. Deve ficar também comprovado que o dano poderia ter sido evitado com a prática da referida conduta.²⁹

No que diz respeito à culpa, ela entra na verificação dos pressupostos no caso de ação ser um ato ilícito. A conduta humana ensejará o dever de indenizar quando o agente infringir um dever legal, social, contratual ou profissional, constituindo, então, o ato ilícito que promove a existência da responsabilidade subjetiva.

Na “voluntariedade” acima mencionada não está inserido o propósito ou a consciência do resultado danoso, isto é, o propósito ou a consciência de causar prejuízo, que seria a configuração de dolo - compreendido como culpa em sentido *lato sensu*. Em sentido estrito, a culpa ocorre quando o ato ilícito é eivado de imperícia, imprudência ou negligência por um agente imputável. Assim, é possível a responsabilidade civil objetiva nos casos em que o agente não incorre em culpa.³⁰

Resta claro, portanto, que haverá responsabilidade civil quando, por um ato próprio ou de terceiro, ou ainda fato de animal ou coisa inanimada sob sua responsabilidade, o agente der causa a um dano a outrem. Ressalta-se que o agente responderá com o seu patrimônio e, no caso de coautoria, responderão solidariamente todos os responsáveis. É o que prescreve o art. 942 do CC³¹.

Há situações, entretanto, nas quais o dever de indenizar decorre de determinação legal, isto é, sem que o agente tenha praticado ato ilícito. Aqui, então, há a aplicação da Teoria do Risco Proveito que diz respeito ao dever do agente de indenizar os danos decorrentes de sua atividade, tendo em vista que assumiu esse risco ao escolher usufruir dos benefícios de exercer essa atividade. Para essa tese, responsável é aquele que tira proveito do evento danoso a outrem. Eis a explicação para o nome da Teoria.

Caio Mário aduz sobre o conceito de risco, que entende ser o que melhor se adequa às condições de vida social:

²⁹ TARTUCE, Flávio. Op cit. p. 516 - 520.

³⁰ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Op cit. p. 1369 e seguintes.

³¹ CC, Art. 942 - Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação. Parágrafo único. São solidariamente responsáveis com os autores os co-autores e as pessoas designadas no art. 932.

A meu ver, o conceito de risco que melhor se adapta às condições de vida social é o que se fixa no fato de que, se alguém põe em funcionamento uma qualquer atividade, responde pelos eventos danosos que esta atividade gera para os indivíduos, independentemente de determinar se em cada caso, isoladamente, o dano é devido à imprudência, à negligência, a um erro de conduta, e assim se configura a teoria do risco criado. Fazendo abstração da ideia de culpa, mas atentando apenas no fato danoso, responde civilmente aquele que, por sua atividade ou por sua profissão, expõe alguém ao risco de sofrer um dano³²

O parágrafo único do artigo 927³³ preceitua a obrigação de reparar o dano independentemente de culpa quando a lei assim o especificar ou a atividade desempenhada importar em risco a direitos de outros indivíduos.

Schreiber sustenta que a indefinição quanto às atividades abrangidas pelo artigo do Código Civil supracitado tem provocado na doutrina e na jurisprudência certa dificuldade. Há ainda o debate sobre a delimitação do sentido das atividades normalmente desenvolvidas:

Ainda hoje, discute-se o sentido da referência legal às atividades que, “normalmente desenvolvidas”, implicam “risco para os direitos de outrem”. Contesta-se, habitualmente, que qualquer atividade humana importa, em alguma proporção, risco aos direitos alheios. A crítica, puramente formal, demonstra apenas que o legislador pretendeu, obviamente, referir-se às atividades que tragam risco elevado, risco provável, verdadeiro perigo de dano – o que, a despeito do esclarecimento, não soluciona todas as dúvidas suscitadas pela expressão.³⁴

A responsabilidade objetiva dos prestadores de serviços públicos nasce primeiramente do preceito constitucional do § 6º do art. 37³⁵. O CDC no art. 22 apenas repete essa determinação. O fato de a regra estar explícita repetidamente tem vistas a impedir argumentação no sentido de elidir a responsabilidade do prestador, segundo Rizzatto Nunes³⁶. O prestador de serviço público está submetido a todas as normas que recaem sobre o prestador privado e a legislação deixa claro a adoção desse posicionamento em seus regramentos.

1.2.2 Dano

O dano é a circunstância elementar da responsabilidade civil, como já dito anteriormente. É o pressuposto mais pacificamente aceito pela doutrina. Caso ele não esteja

³² PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 325 - 326.

³³ CC, Art. 927, Parágrafo único - Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

³⁴ SCHREIBER, Anderson. Manual de direito civil: contemporâneo. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 880 - 883.

³⁵ CF, Art. 37, § 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

³⁶ NUNES, Rizzatto. Curso de direito do consumidor – 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018. p. 116.

presente, não há discussão sobre a aplicação do referido instituto, tendo em vista que a sua finalidade é ver reparado o dano. O agente responsável é quem por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, der causa ao prejuízo a outro indivíduo, lesando um direito ou interesse legítimo. Cabe ressaltar que a omissão diz respeito ao agente que, podendo impedir a lesão, não o faz e, portanto, poderá responder também por esta. Nesse ponto, evidencia-se o caso em que se discute nesse trabalho: a responsabilidade das empresas fornecedoras de transporte público quanto a assédio sexual ocorrido no interior de seus vagões.

É evidente que só se concebe a possibilidade de responsabilidade civil quando, além de uma violação de um dever jurídico, houver um dano uma vez que seria desmedido e impossível apenas alguém a reparar o *status quo* de outrem que não teve qualquer tipo de perturbação em tal cenário. Assim ensina Cavalieri:

[...] o dano é, sem dúvida, o grande vilão da responsabilidade civil. Não haveria que se falar em indenização, nem em ressarcimento, se não houvesse o dano. Pode haver responsabilidade sem culpa, mas não pode haver responsabilidade sem dano. A obrigação de indenizar só ocorre quando alguém pratica ato ilícito e causa dano a outrem. O dano encontra-se no centro da regra de responsabilidade civil. O dever de reparar pressupõe o dano e sem ele não há indenização devida. Não basta o risco de dano, não basta a conduta ilícita. Sem uma consequência concreta, lesiva ao patrimônio econômico ou moral, não se impõe o dever de reparar.³⁷

A Constituição da República Federativa do Brasil trata da indenização por danos no art. 5º, inciso V³⁸.

A lei considera que comportamentos antijurídicos podem ser tratados pelo Direito Penal com sanções penais, quando ofendem ordem jurídica e social, e, ainda requerem o tratamento punitivo e de *ultima ratio* que o ordenamento jurídico dispõe.³⁹

Acentua Leonardo Bessa que quando os comportamentos antijurídicos são menos graves a responsabilidade civil é suficiente para a reparação do interesse individual

³⁷ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 76 - 77.

³⁸ CF, Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

³⁹ BITENCOURT, Cezar Roberto. Tratado de direito penal: parte geral – 17. ed. rev., ampl. e atual. De acordo com a Lei n. 12.550, de 2011. – São Paulo: Saraiva, 2012. p. 25.

lesado.⁴⁰ De toda forma, é fundamental que haja a prova real da lesão, salvo quando há dano presumido, como ocorre nos casos de mora nas obrigações de natureza pecuniária.

Contudo, é possível que o fato que se analisa rompa concomitantemente o equilíbrio social e ofenda a um bem jurídico individual, o que enseja a responsabilidade criminal aplicada juntamente à responsabilidade civil.

Venosa ensina que o dano é o prejuízo sofrido e pode ser de diversas naturezas:

Dano consiste no prejuízo sofrido pelo agente. Pode ser individual ou coletivo, moral ou material, ou melhor, econômico e não econômico. A noção de dano sempre foi objeto de muita controvérsia. Na noção de dano está sempre presente a noção de prejuízo. Nem sempre a transgressão de uma norma ocasiona dano. [...]O dano ou interesse deve ser atual e certo; não sendo indenizáveis, a princípio, danos hipotéticos. Sem dano ou sem interesse violado, patrimonial ou moral, não se corporifica a indenização. A materialização do dano ocorre com a definição do efetivo prejuízo suportado pela vítima.⁴¹

O CDC dispõe no seu artigo 6º⁴² que é direito do consumidor a prevenção e a reparação dos danos, quer patrimoniais quer morais, individuais ou coletivos. A prevenção, como já dito anteriormente, diz respeito ao fornecedor precaver-se dos possíveis danos antes que ocorram, na proporção do razoável e do esperado.

A respeito do tema, Tartuce explica que por dano material entende-se a lesão a um bem corpóreo da vítima. A quantia da indenização é mais facilmente aferida tendo em vista que o decréscimo do valor do bem patrimonial a determinará. Quanto aos danos morais, esses dizem respeito a turbação dos direitos de personalidade e, portanto, difíceis de serem valorados economicamente⁴³. Como explica Braga Netto, danos morais, são, portanto, uma construção fundamentalmente jurisprudencial.⁴⁴

⁴⁰ Sobre Direito Penal do Consumidor consultar: BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. Manual de direito do consumidor [livro eletrônico – 4. ed. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2017. p. 499 - 538

⁴¹ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 463.

⁴² CC, Art. 6º - São direitos básicos do consumidor: VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos

⁴³ TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. p. 749 - 753.

⁴⁴ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 361 - 362.

O conceito de dano patrimonial é a lesão a um interesse econômico concreto que merece tutela. Isso significa que a responsabilidade patrimonial advém quando o dano avaria a relação entre a pessoa e bens economicamente avaliáveis.⁴⁵

Já os danos morais são os que atingem a esfera dos direitos da personalidade do indivíduo. Não há uma definição fixa do que é dano moral, mas defende-se que é uma categoria cuja construção é fundamentalmente jurisprudencial alicerçada na contribuição de juristas de sucessivas gerações. Todavia, um bom parâmetro é a caracterização de dano moral como uma lesão a um interesse existencial concretamente merecedor de tutela. Tal dano não diz respeito a sensações subjetivas tais como sentimentos e sofrimentos, mágoa ou dor. Tais vivências são pessoais e intransferíveis, cada qual sofrendo em diversas proporções por atos e fatos do dia a dia, e que não necessariamente ensejarão indenização por danos morais.⁴⁶ O Enunciado de nº 444 do Conselho de Justiça Federal, da V Jornada de Direito Civil elucida de maneira concorde: “O dano moral indenizável não pressupõe necessariamente a verificação de sentimentos humanos desagradáveis como dor ou sofrimento”.

Na esfera infraconstitucional, o Código de Defesa do Consumidor também traz previsão quanto aos danos morais no art. 6º, inciso VI. E o Código Civil trata também do assunto no art. 186, já mencionado em tópico anterior.

Se porventura alguém for lesado em sua intimidade, o dano moral surge assim que ocorrer a lesão, independente de repercussão de dor, sofrimento, raiva etc. Logo, a análise para identificação e determinação da extensão do dano moral não faz uso dos indicativos subjetivos da vítima. Um bom exemplo é o caso de um paciente em coma em um hospital e venha a sofrer injúria nesse período. Ainda que tal indivíduo não tenha momentaneamente consciência da ofensa a seus direitos e, por conseguinte, não sofra com quaisquer sentimentos relacionados ao caso, ele fará jus à indenização. O que há de se analisar em cada caso concreto são os interesses contrapostos e quais são dignos de proteção.

No que diz respeito aos danos morais, o Enunciado nº 455 da V Jornada de Direito Civil preleciona:

Embora o reconhecimento dos danos morais se dê, em numerosos casos, independentemente de prova (*in re ipsa*), para a sua adequada quantificação, deve o juiz investigar, sempre que entender necessário, as circunstâncias do caso concreto,

⁴⁵ Ibidem p. 310.

⁴⁶ Ibidem. p. 361 – 366.

inclusive por intermédio da produção de depoimento pessoal e da prova testemunhal em audiência.

Em decorrência da natureza extrapatrimonial, a indenização é incapaz de reparar o dano moral sofrido, já que não é um bem material que possui valor estipulável. Atualmente, a corrente majoritária entende que a indenização visa o caráter compensatório e também o desestímulo ao lesante a reincidir na atitude ou omissão que deu causa à ofensa.⁴⁷ Destarte, conclui-se que o valor pecuniário em cada tipo de indenização possui funções diversas: o patrimonial é de ressarcimento, e o moral é instrumento de justiça e compensatório.⁴⁸

No cerne do conceito ressarcitório dos danos morais há duas forças convergentes: uma de caráter punitivo, para que o causador do dano, pelo fato da condenação, se veja castigado pela ofensa que praticou e desestimulado a repetir o erro e; outra de caráter compensatório para a vítima, que receberá uma soma que lhe proporcione prazeres como contrapartida do mal sofrido.⁴⁹

O fundamento da reparabilidade pelo dano moral está alicerçado no argumento de que, apesar de não ser pecuniariamente aferíveis, a ordem jurídica não poderia ser condescendente a lesões de direitos da personalidade, tão caros a cada indivíduo e sua dignidade, deixando-os, assim, impunes. O ressarcimento não faz desaparecer a realidade do dano, todavia, não torna dispensável a obrigação reparatória. Não significa dizer, no entanto, que há uma tabela que associe cada tipo de ofensa a um valor, justamente pela imensurabilidade dos danos morais.⁵⁰

Ademais, é válido ressaltar a possibilidade de combinação de danos patrimoniais e morais a partir de um mesmo fato assim como a cumulação do pedido de ambos num mesmo processo. Caberá ao juiz decidir quais são cabíveis ou não a partir da análise do caso concreto.

1.2.3 Nexo de causalidade

Por fim, o nexo de causalidade é compreendido como o liame entre a ação do agente, ou de uma pessoa ou coisa sob sua responsabilidade, ao evento danoso. Tal pressuposto exerce duas funções. A primeira é a de conferir a obrigação de indenizar o dano decorrente de

⁴⁷ TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 630.

⁴⁸ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 362.

⁴⁹ TARTUCE, Flávio. Op cit. p. 630 – 635.

⁵⁰ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 77 - 78.

comportamento que foi causa eficiente para que ocorresse. A imputabilidade é dada a quem deu causa ao evento lesivo, quer por culpa, quer por risco. Já a segunda função é a de definir a extensão do referido dano e, por conseguinte, a dimensão da reparação. A segunda função é a de definir o valor da indenização e é elucidada pelo caput do art. 944⁵¹ do Código Civil.⁵²

Caio Mário da Silva afirma que é necessário estabelecer uma relação de causalidade entre a injuridicidade da ação e o mal causado. Ou seja, precisa estar claro que sem o fato do agente, o dano não teria se concretizado. Deve ser o fato imprescindível para o desfecho do dano. Já no caso da responsabilidade por omissão, é necessário que fique claro que a ação evitaria que o dano ocorresse.⁵³

Provavelmente, o nexo de causalidade é o pressuposto mais difícil de se determinar. A complexidade dos fatos requer uma análise mais acurada e atenta do magistrado frente ao caso concreto, que deve avaliar as nuances casuísticas e determinar se há ou não o nexo causal entre a conduta e o dano sofrido pelo ofendido.

A relação de causa e consequência é um conceito lógico. Contudo, a ciência jurídica tem buscado qualificar o nexo causal capaz de produzir, juntamente com os outros elementos, a obrigação de indenizar. Isso para evitar a responsabilização em excesso. A título explicativo, não faria sentido responsabilizar uma mãe cujo filho na idade adulta assaltou alguém. Mesmo sabendo-se que o assalto não ocorreria se a mulher não tivesse tido o filho, é desmedido responsabilizar a mãe por tal ato ilícito⁵⁴.

Dentre as diversas teorias desenvolvidas, Anderson Schreiber destaca como as mais notórias as seguintes: a Teoria da Equivalência das Condições, a Teoria da Causalidade Adequada, a Teoria da Causalidade Eficiente e a Teoria da Causalidade Direta e Imediata.⁵⁵

Para melhor compreensão do assunto, traz-se à lume, de forma breve, duas das teorias citadas: a da Equivalência das Condições e a da Causalidade Adequada.

A Teoria da Equivalência das Condições é a aplicada pelo Código Penal Brasileiro e considera como antecedente do resultado tudo o que concorre para o evento, ou seja, tudo o

⁵¹ CC, art. 944 - a indenização mede-se pela extensão do dano.

⁵² BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 554 – 556.

⁵³ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Op cit. p. 108.

⁵⁴ SCHREIBER, Anderson. Manual de direito civil: contemporâneo. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 900.

⁵⁵ Ibidem. p. 900 - 904.

que concorre para o resultado é considerado causa. Já a Teoria da Causalidade Adequada leva em conta as causas diretas e adequadas para o resultado, isto é, analisa qual causa de modo direto ocasionou o dano e qual causa é que produziria o tal dano em condições normais. Para esta Teoria, o dever de indenizar surge, a partir da comprovação desses dois requisitos.⁵⁶

Ainda conforme as lições de Caio Mário, o nexo causal é um dos elementos essenciais da responsabilidade civil porque o dever ressarcitório tão somente ocorrerá quando o dano decorrer da ação antijurídica. O autor salienta que o “nexo causal” é diferente de “imputabilidade”:

Não há, porém, confundir “nexo causal” com “imputabilidade”, esclarece Serpa Lopes. A relação de causalidade consiste na determinação de “elementos objetivos, externos, consistentes na atividade ou inatividade do sujeito, atentatórios do direito alheio”. É uma *quaestio facti*, ou uma *imputatio facti*. A imputabilidade “diz respeito a um elemento subjetivo, interno”, que se resumiria na *imputatio iuris*. Por serem conceitos distintos, pode haver imputabilidade sem a ocorrência de nexo causal, como no exemplo por ele lembrado, de um indivíduo que fornece a outro um copo de veneno, mas a vítima, antes de lhe sofrer os efeitos, morre de um colapso cardíaco.⁵⁷

Cabe ao julgador escolher a teoria a ser aplicada ao caso concreto a partir do que considera ser o mais justo e coerente com a legislação pátria, assim como analisar se estão presentes ou não os pressupostos da responsabilidade civil ou ainda alguma excludente.

1.3 Espécies de responsabilidade civil

Como um dos pressupostos da responsabilidade é a conduta voluntária do agente que viola um dever jurídico, é possível dividir em espécies o instituto de acordo com a espécie do dever jurídico violado. Cavalieri divide a responsabilidade em responsabilidade civil ou penal, responsabilidade contratual ou extracontratual e responsabilidade subjetiva ou objetiva.⁵⁸

Analisar-se-á brevemente cada uma dessas espécies, salvo a responsabilidade penal, em razão do objeto desse trabalho ser a responsabilidade civil.

1.3.1 Responsabilidade civil subjetiva e objetiva

⁵⁶ TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. p. 735 - 738.

⁵⁷ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 108 - 109

⁵⁸ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 15 -16.

O Código Civil de 1916 adotava a Teoria Clássica da responsabilidade civil, segundo a qual a culpa exercia papel fundamental na caracterização do instituto, ou seja, ninguém poderia ser responsabilizado se não tivesse faltado com o dever de cautela em seu agir. Na ausência da culpa, não havia a responsabilização.⁵⁹

Contudo, no Código Civil de 2002 houve a ampliação do sentido de culpa para abranger também o dolo, somada à Teoria do Risco. O ordenamento jurídico brasileiro, a partir de então, nos casos expressamente previstos em lei, trouxe a responsabilidade civil objetiva. Resta configurado que na ausência de lei expressa, a responsabilidade pelo ato ilícito será subjetiva, pois esta segue sendo a regra geral no direito brasileiro.⁶⁰

Na responsabilidade civil subjetiva é necessário, portanto, que o prejudicado prove o elemento culpa, em sentido amplo, na conduta do agente que deu causa ao dano e, em geral, o ônus da prova é do autor da demanda, de acordo com o art. 373, I, do Código de Processo Civil.⁶¹

A respeito da análise do elemento culpa, Pablo Stolze assim explica:

Em nosso entendimento, portanto, a culpa (em sentido amplo) deriva da inobservância de um dever de conduta, previamente imposto pela ordem jurídica, em atenção à paz social. Se esta violação é proposital, atuou o agente com dolo; se decorreu de negligência, imprudência ou imperícia, a sua atuação é apenas culposa, em sentido estrito.⁶²

Nessa linha de raciocínio, Caio Mário afirma que:

A doutrina brasileira reza, mais frequentemente, no conceito vindo de Marcel Planiol (violação de norma preexistente), sem embargo de encontrar guarida a ideia de “erro de conduta” como ocorre com minhas Instituições de Direito Civil; ou com Silvio Rodrigues; ou com Alvin Lima quando diz que a culpa é um erro de conduta, moralmente imputável ao agente, e que não seria cometido por uma pessoa avisada, em iguais circunstâncias.

Partindo do disposto no art. 186 do Código Civil de 2002, entende-se que no procedimento culposos está um fato causando dano a outrem, independentemente da vontade ou mesmo da consciência do mal causado.⁶³

⁵⁹Sobre uma breve trajetória histórica da teoria da culpa no direito civil do sistema civil law, buscar: BESSA, Leonardo Roscoe. Revista Jurídica da Presidência – Brasília, volume 20, número 120, fev/maio, 2018. p. 24- 29.

⁶⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 17 - 18.

⁶¹ TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 718.

⁶² STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1445 e seguintes.

⁶³ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 97 e seguintes.

Por vezes, a prova da culpa do agente é demasiadamente dificultosa ou inviável para a vítima, principalmente em decorrência da desigualdade econômica, da capacidade organizacional da empresa, além da necessidade de cautela do juiz na aferição dos meios de prova levados ao processo que nem sempre é convencido da existência de culpa no caso concreto. Assim, a lei opta por dispensá-la quando entende justo e cabível, e são nessas hipóteses de dispensa da caracterização da culpa que surge a responsabilidade civil objetiva.⁶⁴ Tal espécie de responsabilidade civil advém de previsão legal e são diversas as hipóteses previstas. A possibilidade da responsabilidade objetiva também repousa sobre a necessidade de segurança jurídica.

Para incidência da responsabilidade civil objetiva é prescindível, portanto, a culpa do agente, sendo necessário apenas o fato se enquadrar em alguma das hipóteses legais estabelecidas. Há previsão dessa espécie de responsabilidade civil no parágrafo único do artigo 927⁶⁵ do Código Civil.

Cumprе salientar que, conforme os ensinamentos de Caio Mário, na responsabilidade civil objetiva, a indenização advém de uma relação entre o fato danoso e o seu autor, sem se indagar se aquele fato foi ou não provocado pela transgressão a uma norma de conduta anteriormente determinada, porém advindo de atividade ou profissão que, por sua natureza, gera um risco a outros indivíduos.⁶⁶

Tal espécie de responsabilidade tem fundamento na percepção da existência de atividades que possuem naturalmente, em razão de sua natureza, um risco de dano. Caso tal dano aconteça, é devida a reparação independentemente de culpa. Nos casos de fornecimento de serviços, o dever indenizatório fica ainda mais evidente, uma vez que o fornecedor obtém lucro ou a vantagem sobre o risco que os consumidores se submetem ao comprar o produto ou o serviço ofertado. O princípio da responsabilidade sem culpa tem respaldo no princípio de

⁶⁴ Ibidem. p. 319.

⁶⁵ CC, Art. 927 - Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

⁶⁶ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Op cit., p. 330.

equidade, isto é, quem percebe os cômodos benefícios de uma situação, deve também suportar os incômodos que dela se originem⁶⁷.

Esclarece Venosa o porquê da existência da espécie de responsabilidade civil objetiva em decorrência da Teoria do Risco:

Ao se analisar a teoria do risco, mais exatamente do chamado risco criado, nesta fase de responsabilidade civil de pós-modernidade, o que se leva em conta é a potencialidade de ocasionar danos; a atividade ou conduta do agente que resulta por si só na exposição a um perigo, noção introduzida pelo Código Civil italiano de 1942 (art. 2.050). Leva-se em conta o perigo da atividade do causador do dano por sua natureza e pela natureza dos meios adotados. [...]

As noções de risco e garantia ganham força para substituir a culpa. No final do século XIX, surgem as primeiras manifestações ordenadas da teoria objetiva ou teoria do risco. Sob esse prisma, quem, com sua atividade ou meios utilizados, cria um risco deve suportar o prejuízo que sua conduta acarreta, ainda porque essa atividade de risco lhe proporciona um benefício. Nesse aspecto, cuida-se do denominado risco-proveito. A dificuldade está em evidenciar o proveito decorrente da atividade, que nem sempre fica muito claro. Pode-se pensar nessa denominação para justificar a responsabilidade sem culpa, desde que não se onere a vítima a provar nada mais além do fato danoso e do nexo causal.⁶⁸

O Código de Defesa do Consumidor é o exemplo mais recente de responsabilidade objetiva no ordenamento jurídico brasileiro, segundo Venosa. Conforme o autor, a responsabilidade objetiva que o CDC traz para o bojo das obrigações do fornecedor é ampla, tendo em vista que leva em consideração a vulnerabilidade do consumidor frente ao fornecedor. Para a interpretação dos contratos consumeristas há, então a análise da vulnerabilidade do consumidor. Desse modo, a legislação visa protegê-lo para garantir a justiça e a equidade de forças entre as partes no contrato.⁶⁹

1.3.2 Responsabilidade civil contratual e extracontratual

No âmbito da responsabilidade civil contratual e extracontratual o que deve ser aferido, primeiramente, é a existência de um vínculo contratual anterior ao dano. Em ambas, ocorre uma violação de uma obrigação anterior ao fato. Na responsabilidade civil contratual o descumprimento é de um contrato, enquanto na responsabilidade civil extracontratual é de um preceito legal. Segundo Pablo Stolze, são três elementos que as diferenciam, quais sejam: a

⁶⁷ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 447.

⁶⁸ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 443 - 447.

⁶⁹ Ibidem. p. 443.

preexistência de uma relação jurídica entre o lesionado e o lesionante, o ônus da prova quanto à culpa e a diferença quanto à capacidade.⁷⁰

Quanto ao fator gerador da responsabilidade civil, o autor Caio Mário da Silva elucida:

A responsabilidade contratual, em paralelo com a responsabilidade extracontratual ou aquiliana, está sujeita aos mesmos extremos desta: a contrariedade à norma, o dano, a relação de causalidade entre uma e outra. Ontologicamente, portanto, as duas modalidades confundem-se e se identificam nos seus efeitos, como visto acima.⁷¹

A responsabilidade civil contratual advém do inadimplemento do contrato, ou seja, o dever de indenizar as perdas e os danos provém do ilícito que fere o estabelecido no contrato. É o que preceituam os artigos 389, 391 e 475 do Código Civil⁷². A culpa nessa modalidade de responsabilidade civil é a culpa contratual de violar um dever de adimplir, que era objeto do negócio jurídico.⁷³

A partir do compromisso firmado entre as partes pode-se distinguir as obrigações contratuais de acordo com a natureza do negócio: obrigações de meio ou obrigações de resultado. Havendo a frustração do dever jurídico por uma ou ambas as partes, há de se discutir a indenização por perdas e danos em razão do inadimplemento.

A teor do que dispõe o Código Civil, há que serem preenchidos determinados requisitos para a configuração da responsabilidade civil contratual, quais sejam: existência de um contrato válido anterior ao fato, inexecução do contrato, dano e nexos causal entre o inadimplemento e o dano.

Para que o contrato seja válido, o agente deve ser capaz (CC art. 104, I; e art. 166, I), o objeto deve ser lícito, possível, determinado ou determinável (CC art. 104, II; e art. 166, II e III) e a forma deve ser prescrita ou não proibida por lei (CC art. 104, III; e art. 166, IV e V). Depreende-se do texto da lei que é imprescindível a vontade livre e consciente das partes,

⁷⁰ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1355.

⁷¹ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 303.

⁷² CC, Art. 389 - Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

CC, Art. 391 - Pelo inadimplemento das obrigações respondem todos os bens do devedor

CC, Art. 475 - A parte lesada pelo inadimplemento pode pedir a resolução do contrato, se não preferir exigir-lhe o cumprimento, cabendo, em qualquer dos casos, indenização por perdas e danos

⁷³ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Op cit., p. 1356.

com a devida forma legal. Se porventura for comprovada a nulidade do contrato, esse não produzirá qualquer efeito, incluído o dever de indenizar⁷⁴.

Para a incidência da responsabilidade contratual, deve haver a inexecução do contrato válido por uma parte. De tal inexecução deve-se comprovar a ocorrência de um dano como consequência direta. O liame fático é o nexo causal entre o inadimplemento e o dano.⁷⁵

Os contratos podem ser divididos de acordo com a natureza da obrigação que versam sobre. Quando o prestador se obriga a entregar um resultado específico ao contratante, tem-se uma obrigação de fim. Já quando não há tal garantia de um fim específico, mas apenas que serão empregados os recursos acordados, tem-se uma obrigação de meio.

Com isso, é de suma importância averiguar, na análise de um caso concreto de inadimplemento contratual, qual o tipo de obrigação pactuada. Quando um contrato de obrigação de meio for descumprido, para a incidência da responsabilidade civil, é necessária a aferição se o contratado culposamente não dispôs satisfatoriamente dos recursos esperados e acordados. Já na obrigação de resultado, ao não se alcançar o fim prenunciado, espontaneamente surge a obrigação de indenizar, salvo se existente alguma excludente de responsabilidade.

Por fim, quanto ao nexo causal entre o inadimplemento contratual e o dano entende-se como preceitua o Código Civil⁷⁶, ou seja, que a relação entre a inexecução do contrato e o dano aferido deve ser direta e imediata e, portanto, há culpa presumida.

A responsabilidade civil extracontratual encontra alicerce no ato ilícito (CC, art. 186) e no abuso de direito (CC, art. 187). O prejuízo percebido pela vítima decorre, assim, diretamente da violação de um mandamento legal por força da atuação ilícita do agente infrator.⁷⁷

O ato ilícito vai de encontro com a ordem jurídica ao violar direitos e causar prejuízos a outrem, e pode ser civil, penal ou administrativo. Quando ocorre o ato ilícito, a norma jurídica

⁷⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 16 – 17.

⁷⁵ SCHREIBER, Anderson. Manual de direito civil: contemporâneo. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 914.

⁷⁶ CC, Art. 403 - Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.

⁷⁷ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1354.

cria o dever de reparar o dano, ou seja, torna-o fonte de direito obrigacional. Trata-se de um fato jurídico que gera responsabilidade em decorrência de imposição legal⁷⁸.

A violação, portanto, nessa espécie de responsabilidade civil não é de um contrato, mas de um dever negativo de não causar dano a ninguém. É por essa peculiaridade do fato gerador da responsabilidade extracontratual que a culpa do lesante deve ser provada pela vítima, enquanto na responsabilidade contratual a culpa, via de regra, é presumida e imputa-se a vítima a necessidade de comprovar unicamente o inadimplemento contratual.⁷⁹

Por fim, quanto ao último elemento que diferencia a responsabilidade civil contratual da extracontratual, tem-se a capacidade das partes. Para se vincular contratualmente o indivíduo deve gozar de capacidade civil, ou no caso de menor púbere, deve ser assistido por seu representante legal salvo quando, maliciosamente, declarou-se maior de idade. Já quanto à responsabilidade civil extracontratual, a imputação do dever reparatório é mais ampla, uma vez que o ato do incapaz pode dar origem à reparação por aqueles que têm sua guarda.⁸⁰

Isto posto, resta claro que o contrato de transporte tem natureza de obrigação de resultado que, quando não adimplida exitosamente, enseja responsabilidade civil contratual objetiva, por força de determinação legal.

1.4 Exclusão da responsabilidade civil

As excludentes são circunstâncias que fazem com que o dever de indenizar não se concretize. Ainda que o agente tenha envolvimento no evento dano, o nexo causal é rompido, ou ao menos mitigado. Como excludentes da responsabilidade civil tem-se a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito e força maior ou ainda, o fato de terceiro.⁸¹

A culpa ou fato exclusivo da vítima é facilmente deduzida. O Código Civil não a prevê expressamente, mas prevê a culpa concorrente da vítima com o agente causador do dano que acarreta a diminuição da indenização conforme previsto no art. 945⁸², CC.

⁷⁸ TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. p. 703 - 705.

⁷⁹ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Op cit., p. 1355.

⁸⁰ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p.1356.

⁸¹ SCHREIBER, Anderson. Manual de direito civil: contemporâneo. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 904 - 905

⁸² CC, Art. 945 - Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.

Parte da doutrina prefere usar o termo “fato exclusivo da vítima e fato exclusivo de terceiro”, já que é possível a aplicação de tais excludentes na responsabilidade civil objetiva, apesar do CDC usar também o termo “culpa exclusiva da vítima” nos artigos 12, §3º e 14, §3º.⁸³

No caso da culpa exclusiva da vítima, o nexo causal entre a conduta do agente e o dano é rompido inteiramente, enquanto na culpa concorrente não. Nesse caso, ambas as partes incorreram em culpa para o resultado dano. Consequentemente, o dever de indenizar é inexistente apenas na culpa exclusiva, na concorrente há apenas a diminuição do valor de acordo com a atuação das partes envolvidas⁸⁴.

A respeito do valor indenizatório ser minorado, tal abatimento deve ser proporcional à culpa de todos os agentes que concorreram para o resultado danoso. Caio Mário da Silva assim explica:

A solução ideal, portanto, é especificar matematicamente a contribuição da culpa da vítima para o efeito danoso. Se for possível determinar, na estimativa da situação fática, qual o grau de participação da vítima no resultado danoso, cabe ao juiz estabelecer a proporcionalidade na reparação. Não sendo possível, como na maioria dos casos não o é, calcula-se essa contribuição, e uma vez determinado que para o dano concorreu o fato da vítima; sem quantificar a causa, somente resta a partilha por igual, reduzindo a indenização à metade.⁸⁵

Quando a ação da vítima for causa única e decisiva do dano, o comportamento do agente é neutralizado⁸⁶. Isso porque, apesar de aparentar ter sido o causador direto do dano, na verdade foi mero instrumento.⁸⁷ Em razão dessa instrumentalização do agente, fica evidente o rompimento do nexo causal entre ele e o dano.

Quanto ao caso fortuito ou força maior, Pablo Stolze entende que a característica preponderante do fortuito é a imprevisibilidade com parâmetro do esperado e possível para um homem médio. Assim sendo, a ocorrência repentina do evento inviabiliza o cumprimento de uma obrigação, como quando acontece um assalto ou um atropelamento. Já para a força

⁸³ TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 878 - 879.

⁸⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 476.

⁸⁵ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 357 e 358.

⁸⁶ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 576.

⁸⁷ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. Página 69

maior, a característica preponderante é a inevitabilidade, ou seja, ainda que a causa seja conhecida e passível de ser prevista, como no caso de furacões e terremotos, é impossível resistir contra seus efeitos e ocorrência.⁸⁸

Quando o caso fortuito e a força maior forem um fato externo à conduta do agente, de caráter inevitável e o fato for necessário à ocorrência do dano, ambos ensejam a aplicação da excludente da responsabilidade. Apesar da diferença entre o significado de caso fortuito e força maior, a responsabilidade civil trata ambas como sinônimos. Venosa assim aduz porque, no bojo da responsabilidade civil, é inútil a distinção tendo em vista que qualquer critério que se adote para definição dos termos não terá consequência prática.⁸⁹

Em suma, tanto o caso fortuito como a força maior são compreendidos como os episódios inevitáveis e imprevisíveis, o que termina por afastar a responsabilidade do agente ofensor. O Código Civil os preceitua como excludente e condensou os termos em sentido único no art 393⁹⁰.

Cumprе salientar que há discussão doutrinária acerca do afastamento ou não da responsabilidade civil no que tange à excludente do caso fortuito e força maior. Os autores Cristiano de Farias, Felipe Braga Netto e Nelson Rosenvald afirmam que não há a exclusão da responsabilidade quando o fortuito houver causado danos em defluência de fato pregresso do agente responsável. Há de sempre se analisar a externalidade do dano e a inevitabilidade do fato. E ressaltam ainda a disciplina que o Código Civil dá sobre o assunto no art. 734⁹¹, que estatui a excludente de responsabilidade do transportador pelos danos aos passageiros e suas bagagens quando ocorrer motivo de força maior.⁹²

Na análise do caso fortuito, há que se fazer ainda a distinção entre fortuito interno e fortuito externo. Ressalta-se que essa tarefa nem sempre é fácil, tendo em vista que o exame será de acordo com a natureza da atividade geradora do dano; o que leva, muitas vezes, à

⁸⁸ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1443.

⁸⁹ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 477.

⁹⁰ CC, Art. 393 - O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

⁹¹ CC, art. 734 - O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula de excludente da responsabilidade.

⁹² BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 571.

divergência entre os julgadores na análise dos casos concretos, como será visto mais à frente no estudo de alguns julgados.

Os autores citados anteriormente ensinam, ainda, que fortuito externo tem caráter de externalidade e inevitabilidade, completamente estranho à conduta do agente e à sua atividade. Já o fortuito interno está relacionado com o agente ou com a empresa e com a organização do negócio.⁹³

O fortuito interno é incapaz de afastar a responsabilidade civil, por ser uma ocorrência ou fato que diz respeito ao negócio e à sua natureza, ainda que muitas vezes imprevisível. Em sentido oposto, o fortuito externo afasta a responsabilidade por fugir do bojo de incumbências do agente responsável.

Por fim, tem-se o fato de terceiro como excludente de responsabilidade que rompe o nexo causal em virtude de o dano advir da conduta de um terceiro alheio à vítima e ao agente que seria responsabilizado. Nesse caso, a conduta do terceiro é a causa exclusiva do resultado danoso o que torna injusto responsabilizar outro indivíduo que não motivou a ocorrência do dano e sequer agiu voluntariamente para tal fim. Reitera-se que o agente é mero instrumento da atuação de terceiro.⁹⁴

Nas lições de Pablo Stolze, se o fato de terceiro envolve uma imprevisibilidade evidente, além de inevitabilidade, é nítida a possibilidade de associação do dano como caso fortuito. Não é plausível imputar o dever a alguém de frustrar ação inesperada de outro indivíduo. Todavia, o ônus da prova é do causador do dano material, e cabe a ele provar que sua atuação no evento limitou-se a ser apenas instrumento do efetivo indivíduo responsável.⁹⁵

Prosseguindo sobre o tema, Venosa explica que a tendência da jurisprudência é admitir o fato de terceiro como excludente de responsabilidade civil somente de forma excepcional. A vítima faz jus ao devido ressarcimento, a ser arcado por quem deu causa ao dano. Caso o julgador entenda que não seja o caso de incidência de fato de terceiro como excludente, o

⁹³ Ibidem. p. 572- 573.

⁹⁴ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 583.

⁹⁵ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1448.

agente deverá reparar o dano, facultado a ele posteriormente entrar com ação regressiva contra o terceiro.⁹⁶

No mesmo sentido do esclarecido por Venosa, é o que consagra a Súmula 187 do Supremo Tribunal Federal em relação à responsabilidade contratual do transportador: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Na hipótese de que o terceiro e agente tenham dado causa conjuntamente ao dano suportado pela vítima, ambos responderão solidariamente. Assim estatui o art. 942⁹⁷ do CC.

Após análise dos aspectos gerais do instituto da responsabilidade civil, a seguir, passa-se à análise mais acurada do tema aplicado aos contratos de transporte.

⁹⁶ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 482 - 483.

⁹⁷ CC, Art. 942 - Os bens do responsável pela ofensa ou violação do direito de outrem ficam sujeitos à reparação do dano causado; e, se a ofensa tiver mais de um autor, todos responderão solidariamente pela reparação. Parágrafo único. São solidariamente responsáveis com os autores os co-autores e as pessoas designadas no art. 932.

2. RESPONSABILIDADE CIVIL APLICADA AOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

A Constituição Federal no seu art. 5º, inciso XV, assegura a todos o direito de ir e vir assim como o Código Civil, no seu art. 421, assegura-lhes a liberdade de contratar livremente, desde que observada a função social do contrato.

Como já afirmado, em razão do contrato de transporte ser um contrato consumerista, necessário se faz, de início, uma análise da responsabilidade civil do fornecedor de serviço de transporte no âmbito do Direito do Consumidor.

O Direito do Consumidor nasceu com o intuito de regular as relações de consumo, ou seja, as relações entre fornecedores de bens e serviços e os consumidores e a Lei 8.078/90 deu origem ao Código de Defesa do Consumidor. Nas lições de Cláudia Lima Marques e Bruno Miragem, houve uma preocupação do legislador em instituir normas que, em observância à isonomia substancial e aos princípios da atividade econômica consagrados na Constituição da República de 1988, objetivassem propiciar efetivo equilíbrio nas relações entre fornecedores e consumidores.⁹⁸

Para ilustrar o afirmado anteriormente, traz-se os ensinamentos de Cavalieri⁹⁹ para quem o consumidor está em desvantagem em relação ao fornecedor e seu poder de escolha mitigado, em razão de que este se fortaleceu técnica e economicamente e àquele é inviável acompanhar.

Hodiernamente, a multiplicação dos contratos de adesão, sem que o consumidor possa pessoalmente acertar as cláusulas contratuais, força os consumidores a aceitarem as condições preestabelecidas, sob pena de não terem acesso aos produtos e serviços necessários para si.¹⁰⁰

⁹⁸ MARQUES, Claudia Lima; MIRAGEM, Bruno. Diálogo das fontes [livro eletrônico]: novos estudos sobre a coordenação e aplicação das normas no direito brasileiro – 1.ed. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. Parte 5 – Diálogo das Fontes e Direito do Consumidor.

⁹⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor - 5. ed. – São Paulo: Atlas, 2019. p. 20.

¹⁰⁰ Sobre estudo acerca do consumidor digital, consultar: BARROS, João Pedro Leite; BORBA, Letícia de Oliveira. Consumidor Digital – perspectivas. Direito do Consumidor digital. Lumen Juris direito, 2020. p. 295 – 315. E sobre estudo da proteção do consumidor internacional no comércio eletrônico, em especial a autonomia da vontade, buscar: DE FARIAS, Inez Lopez Matos. A proteção do consumidor internacional no comércio internacional eletrônico. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade de São Paulo – USP, 2002. p. 128 e 129.

Com isso, a desigualdade entre as partes evidencia a vulnerabilidade tríplice do consumidor (técnica, fática e jurídica) frente ao fornecedor.¹⁰¹

Como o Direito do Consumidor surge com o fim de sanar a desigualdade entre o fornecedor e o consumidor com vistas ao equilíbrio entre eles, é válido ressaltar que a vulnerabilidade do consumidor é essencial para sua aplicação. Há presunção legal de que todo consumidor é vulnerável e por isso é destinatário de proteção jurídica especial do CDC.¹⁰²

Se o consumidor não estivesse em situação de vulnerabilidade e o Direito lhe conferisse diversos direitos protetivos, acabaria por desequilibrar a relação em sentido oposto ao que desejava evitar. Nesse caso, o consumidor ficaria em nível superior ao fornecedor. Contudo, a proteção que o CDC concede ao consumidor tem o fito de proporcionar o balanceamento de forças entre as partes contratantes, tendo em vista justamente essa fragilidade consumerista. Trata-se, portanto, de um tratamento desigual para partes naturalmente desiguais, conforme aduz José Geraldo Brito Filomeno¹⁰³.

A formação do contrato, segundo o Código Civil, diz respeito a duas declarações unilaterais de vontades distintas – a proposta e a aceitação - no sentido de selar uma obrigação entre as partes contratantes. A liberdade contratual está intimamente relacionada com a autonomia da vontade do indivíduo que a dirige sem influências externas imperativas. Nesse ínterim, a liberdade contratual significa a liberdade de escolher o parceiro contratual com o qual o indivíduo selará um vínculo.¹⁰⁴

No sentido de complementar a assertiva anterior, expõe-se a lição de Schreiber, para quem, no dia a dia, raramente é seguido um padrão de formação contratual linear.¹⁰⁵ No mercado de consumo, a oferta apresentada é para o público em geral, com elementos fixos e é impossível aos consumidores discutirem modificações, cabendo-lhes aceitar ou recusar totalmente o que lhes é apresentado como oferta. É o que se denomina contrato de adesão.

¹⁰¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Op. cit. p. 70 – 71.

¹⁰² MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor [libro eletrônico] - 6. ed. - São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019. p. 31.

¹⁰³ FILOMENO, José Geraldo Brito. Direitos do consumidor – 15. ed. rev., atual. e ref. – São Paulo: Atlas, 2018. p. 58.

¹⁰⁴ MARQUES, Claudia Lima. Contratos do Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais. 9. ed. rev. e atual. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019. p. 44.

¹⁰⁵ SCHREIBER, Anderson. Manual de direito civil: contemporâneo. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 648 e 649.

Ao esclarecer sobre o contrato de adesão, Claudia Lima Marques ensina que se trata de contrato cujas cláusulas são preestabelecidas unilateralmente pelo parceiro contratual economicamente mais forte, o fornecedor. Isso impossibilita ao consumidor modificar ou discutir substancialmente o conteúdo do contrato a ele apresentado.¹⁰⁶

Importante frisar que o contrato de transporte público é da modalidade de adesão que dispensa um contrato formal escrito entre as partes, pois a mera conduta do consumidor ao ingressar no transporte coletivo já formaliza o contrato. Vale frisar que a responsabilidade do transportador por danos que podem vir a acontecer se inicia com o embarque do passageiro.¹⁰⁷

Ao fazer alusão ao contrato de transporte de pessoas, Claudia Lima Marques afirma que é de prestação de serviços na modalidade de obrigação de resultado fundada na confiança.¹⁰⁸

Ainda sobre o contrato de transporte de pessoas, a autora retrocitada afirma que fica evidente que se trata de uma relação consumerista entre o indivíduo usuário e o transportador. Dentre os direitos e obrigações decorrentes dessa relação, está o direito à segurança do passageiro. A responsabilidade civil surge quando os direitos do usuário do transporte não forem observados o que enseja a análise do dever do fornecedor de indenizar os danos suportados pela vítima.¹⁰⁹

Nesse diapasão, é evidente que assédio sexual ocorrido durante a execução de contrato de transporte fere direitos da usuária vítima e, portanto, abre margem para análise da responsabilidade civil do transportador. E a investigação deve se debruçar sobre a possibilidade de terceiro elidir-se ou não de tal responsabilidade.

2.1 Relação de consumo e contrato de transporte

Como as partes não discutem as cláusulas do contrato no momento da celebração do negócio jurídico, o contrato de transporte configura-se como de adesão. Ao consumidor, é facultado apenas aceitar ou recusar os termos que lhe são apresentados. Caso não aceite, não será celebrado o contrato.

Preleciona Cavalieri que a autonomia da vontade, contudo, não é comprometida em razão do consumidor ser capaz de decidir viajar ou não e continua a explicar:

¹⁰⁶ MARQUES, Claudia Lima. Op cit., p. 54.

¹⁰⁷ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 343.

¹⁰⁸ Ibidem p. 496.

¹⁰⁹ Ibidem. p. 497 - 498.

Reúne, ainda, o contrato de transporte as características de um contrato consensual, bilateral, oneroso e comutativo, posto que para a sua celebração basta o simples encontro de vontades; cria direitos e obrigações para ambas as partes e há um equilíbrio econômico entre as respectivas prestações. O preço da passagem, via de regra, corresponde ao benefício recebido pelo passageiro. É o que agora dispõe o art. 730 do Código Civil: "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar; de um lugar para outro, pessoas ou coisas".

O bilhete ou passagem não é indispensável para a celebração do contrato, por se tratar de contrato não formal. Pode apenas servir como meio de prova da sua existência. Nem mesmo o pagamento da passagem é elemento necessário para a consumação do contrato. Casos existem em que isso só é feito no curso ou mesmo no final da viagem, podendo-se daí concluir que o pagamento da passagem já é fase da execução do contrato, e não da celebração.¹¹⁰

Nas lições de Rizzato Nunes, a sociedade cada vez mais assume característica massificada, e os contratos consumeristas seguem tal tendência. A oferta em massa de produtos e serviços impossibilita que cada consumidor individualmente discuta as minúcias contratuais antes de fechar o negócio. As fórmulas padronizadas, cláusulas contratuais em série foram o resultado encontrado para viabilizar consumo tão veloz.¹¹¹

O CDC, em razão da grande expressividade dos contratos de adesão nas relações consumeristas, dispôs no art. 54¹¹² que para tratar especificamente da matéria e esclarecer o que é considerado como um contrato de adesão na legislação brasileira.

Aponta Leonardo Garcia¹¹³ que o contrato de adesão é diferente do contrato de comum acordo. No segundo, as partes negociam as cláusulas enquanto no primeiro, as cláusulas são aprovadas por autoridade competente – como em cláusulas gerais para o fornecimento de água, energia elétrica, etc., ou quando as cláusulas são estabelecidas pelo fornecedor ao consumidor não é conferido o poder de discuti-las ou modificá-las substancialmente. Em ambos os casos, cabe ao consumidor apenas decidir se aderirá ao contrato ou não em sua totalidade, conforme lhe foi apresentado.

¹¹⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 327

¹¹¹ NUNES, Rizzato. Curso de direito do consumidor – 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018. p. 465.

¹¹² CDC, Art. 54 - Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo. § 1º A inserção de cláusula no formulário não desfigura a natureza de adesão do contrato; § 2º Nos contratos de adesão admite-se cláusula resolutória, desde que a alternativa, cabendo a escolha ao consumidor, ressaltando-se o disposto no § 2º do artigo anterior; § 3º Os contratos de adesão escritos serão redigidos em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, cujo tamanho da fonte não será inferior ao corpo doze, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor; § 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão; § 5º (Vetado).

¹¹³ GARCIA, Leonardo de Medeiros. Código de Defesa do Consumidor Comentado: artigo por artigo I - 13. ed. rev., ampl. e atual. - Salvador: JusPODIVM, 2016. p. 444.

2.2 Cláusula de incolumidade

No contrato de transporte, a cláusula de incolumidade tem notória relevância e sempre o compõe, ainda que de maneira implícita. Nesse sentido, Venosa ensina:

Sempre que analisamos o transporte de coisas ou pessoas, há de se levar em conta a cláusula de incolumidade que está implícita no contrato de transporte. Trata-se de consequência da obrigação de resultado. O transportador assume a obrigação de levar a pessoa ou coisa incólumes, em perfeitas condições de segurança, até seu destino final. Uma vez descumprida essa cláusula, ocorre o inadimplemento, aflora o dever de indenizar. Não basta a coisa ou a pessoa chegar a seu destino; deve chegar sã e salva.¹¹⁴

A obrigação do transportador, como já dito anteriormente, não é apenas de meio, mas de resultado, e nela inclui-se, também, a obrigação de garantia, segundo Cavalieri Filho. O transportador, assim, não tem dever apenas de tomar as providências e cautelas indispensáveis para o êxito do serviço, mas obriga-se pelo fim, ou seja, pelo término bem sucedido do contrato, o que inclui a incolumidade do passageiro, salvo se presente alguma excludente de responsabilidade.¹¹⁵

Nas lições do retrocitado autor, o fornecedor de transporte, quer de pessoas, quer de coisas, se obriga por meio de contrato ao traslado exitoso sem interferências prejudiciais até o destino. A cláusula de incolumidade diz respeito ao êxito desse transporte e se inicia com o embarque do passageiro e se finda com o desembarque, ou seja, perdura durante a execução do contrato. Conforme ele explica, é uma verdadeira cláusula de garantia ao contratante do serviço prestado porque lhe assegura que não sofrerá qualquer tipo de dano.¹¹⁶

Ensina ainda Cavalieri que o acidente constitui-se em si mesmo uma falta contratual com condão gerador da responsabilidade civil do transportador, salvo se esse comprovar que a inexecução do contrato é consequência de causa estranha à sua atividade. Ao viajante, portanto, não é exigido que se comprove a culpa da companhia¹¹⁷ para obter a reparação em razão da incolumidade ser pressuposto de uma obrigação contratual firmada entre as partes.¹¹⁸

¹¹⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 623 - 624.

¹¹⁵ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor - 5. ed. – São Paulo: Atlas, 2019. p. 282.

¹¹⁶ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 368.

¹¹⁷ Sobre tal assunto Leonardo Bessa também aduz “A adoção dos postulados da responsabilidade objetiva também não significa que não há qualquer possibilidade do fornecedor eximir-se do dever de indenizar. O próprio Código de Defesa do Consumidor expressamente previu hipóteses nas quais o consumidor não será

A razão da existência da cláusula de incolumidade, inclusive de ser implícita, decorre da inalienabilidade dos bens jurídicos da vida, da saúde e da segurança, e, conseqüentemente, decorre também da dignidade da pessoa humana. E é em razão da vulnerabilidade do consumidor - que não dispõe isoladamente dos meios para fazer valer todos os seus direitos frente aos fornecedores - que a legislação lhe confere especial proteção quanto a tais bens citados contra os riscos do fornecimento de produtos e serviços considerados potencialmente perigosos ou nocivos.¹¹⁹

A adoção dos postulados da responsabilidade objetiva também não significa que não há qualquer possibilidade do fornecedor eximir-se do dever de indenizar. O próprio Código de Defesa do Consumidor expressamente previu hipóteses nas quais o consumidor não será indenizado pelo fornecedor tanto em relação aos produtos (art. 12. §. 3º) como no tocante aos serviços (art. 14, § 3º). Portanto, não cabe ao lesado a tarefa de demonstrar que o fornecedor tenha agido com culpa. Todavia, e isto parece evidente, há necessidade de prova dos demais pressupostos da responsabilidade: dano, defeito do produto, bem como relação de causalidade entre ambos.

O CDC enumera diversos princípios em todo seu corpo e determina que nas relações consumeristas, deve-se sempre observar a boa-fé, a confiança, a transparência, a informação, a inversão do ônus da prova etc.

Vale ressaltar que o art. 4º do CDC¹²⁰ consagra os princípios que são meios para o fim protetivo almejado. Cavalieri afirma que a proteção consumerista mencionada no dispositivo é alcançada por intermédio da observância dos princípios da segurança e da prevenção.¹²¹

Nessa seara, merece especial destaque o princípio da segurança, conforme adverte Cavalieri. É em decorrência de defeitos na prestação do serviço que o fornecedor se

indenizado pelo fornecedor tanto em relação aos produtos (art. 12. §. 3º) como no tocante aos serviços (art. 14, § 3º). Portanto, não cabe ao lesado a tarefa de demonstrar que o fornecedor tenha agido com culpa. Todavia, e isto parece evidente, há necessidade de prova dos demais pressupostos da responsabilidade: dano, defeito do produto, bem como relação de causalidade entre ambos”. BESSA, Leonardo Roscoe. Revista Jurídica da Presidência – Brasília, volume 20, número 120, fev/maio, 2018. p. 35.

¹¹⁸ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 353.

¹¹⁹ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 624.

¹²⁰ CDC, Art. 4º - A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios: [...].

¹²¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Op. cit. p. 199.

responsabiliza e esse é considerado defeituoso quando não fornecer a segurança que o consumidor legitimamente espera. Em outras palavras, o fato gerador da responsabilidade do transportador não é mais a relação jurídica contratual, mas o defeito do serviço ao não oferecer a segurança legitimamente esperada. Com isso, não é suficiente que os produtos ou serviços sejam adequados aos fins a que se destinam, é exigido que sejam também seguros.¹²²

O direito à segurança é tão importante no ordenamento jurídico brasileiro que está consagrado no caput do art. 5º da CF¹²³. O CDC estabeleceu a responsabilidade dos fornecedores como sendo objetiva, tendo em vista a combinação da relevância do direito à incolumidade do passageiro e a sua vulnerabilidade como consumidor o que dispensa a análise da culpa no desfecho danoso.¹²⁴

2.3 Responsabilidade Civil do fornecedor de transporte – circunstâncias que afastam ou fazem incidir a responsabilidade sobre o fornecedor

Para a análise da responsabilidade civil dos fornecedores de transporte público deve-se avaliar em quais circunstâncias há incidência, em quais não há e se há exceções a tais hipóteses. Tudo isso depende do contexto e da conduta da empresa frente ao defeito no serviço na ocasião em que o dano suportado pelo consumidor se concretizou, como se verá adiante.

Ao explicitar sobre o assunto, Pablo Stolze ressalta a relevância do transporte de pessoas em razão do valor imensurável do que se transporta, ou seja, a própria vida humana. E é em decorrência do princípio da função social do contrato e da regra ética de boa-fé objetiva que o transportador tem o dever de levar o passageiro em segurança até o destino. O não cumprimento desse dever implícito de segurança acarreta a responsabilidade objetiva do transportador, que deverá indenizar a vítima a despeito de ter concorrido ou não com dolo ou culpa.¹²⁵

¹²² CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de direito do consumidor - 5. ed. – São Paulo: Atlas, 2019. p. 284.

¹²³ CF, Art. 5º - Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

¹²⁴ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 623 - 625.

¹²⁵ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1144.

O CDC constitui-se em norma de interesse público e social, com fundamento constitucional, em conformidade com o que prescreve em seu art. 1º¹²⁶ e desempenha sua função por intermédio dos princípios que institui.

Visando cumprir a função para a qual foi posto na legislação pátria, o CDC no seu art. 6º, inciso VI consagra o princípio da reparação integral dos danos que, como é possível depreender do termo, diz respeito ao direito do consumidor de ser ressarcido integralmente pelos prejuízos materiais, morais e estéticos causados pelo fornecimento de produtos e prestação de serviços.

Tartuce ensina que existindo danos materiais no caso concreto, nas modalidades de danos emergentes ou lucros cessantes, fará jus o consumidor ao direito de reparação de ambos. Terá ainda direito à reparação dos danos imateriais quando os seus direitos da personalidade forem atingidos, em especial sua honra, quer subjetiva quer objetiva. Tanto nos danos materiais quanto nos morais, não é admitida a tarifação porque seria uma afronta ao princípio da reparação integral dos danos.¹²⁷

A atividade de transportar passageiros, para além da incidência do CDC, é considerada como de risco. O Código Civil prevê aplicação das regras de responsabilidade sem culpa, conforme o parágrafo único do art. 927¹²⁸. Ademais, há uma seção específica sobre o transporte de pessoas dentro do capítulo sobre transportes (art. 734 ao art. 742). Em consonância ao que se tem demonstrado neste trabalho, o art. 734¹²⁹ prevê a responsabilidade do transportador pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior assim como prevê que são nulas quaisquer cláusulas excludentes da responsabilidade. Fica claro, portanto, que a responsabilidade do transportador é objetiva.¹³⁰

¹²⁶ CDC, Art. 1º - O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

¹²⁷ TARTUCE, Flávio. Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 754 - 756

¹²⁸ CC, Art. 927 - Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

¹²⁹ CC, Art. 734 - O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. Parágrafo único. É ilícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

¹³⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 43

A responsabilidade civil do transportador pode ser dividida em três aspectos: quanto a terceiros, quanto aos empregados e quanto aos passageiros.

Cavaliere cita o exemplo de um acidente em que um pedestre é atropelado e morto e são feridos ainda um passageiro e o trocador em razão do ônibus ter se desgovernado e batido em um poste. Nesta hipótese, o pedestre - não tinha relação contratual com a empresa - é enquadrado como um terceiro e a sua família fará jus à indenização. Para o pedestre, a responsabilidade civil aplicada é a extracontratual em razão da ausência de vínculo até o momento e local do acidente.¹³¹

A CF transformou a responsabilidade da transportadora quanto a terceiros vítimas de acidentes em objetiva, fazendo contraposição à subjetiva que até então vigorava no país, fundamentada no art. 159 do CC de 1916. Por força do § 6º¹³² do art. 37 a CF de 1988 estendeu a responsabilidade do Estado, fundada no risco administrativo, às pessoas jurídicas de direito privado, prestadoras de serviços públicos, por concessão ou permissão.

Já quanto ao trocador ferido no acidente, a responsabilidade está amparada como acidente de trabalho tendo em vista o vínculo trabalhista entre o empregado e a empresa transportadora.

Por fim, tem-se a responsabilidade civil quanto ao passageiro, fundada em vínculo contratual anterior ao fato que é o objeto de interesse deste trabalho já que tem-se o intuito desse averiguar a responsabilidade civil do transportador por danos morais advindos de assédio sexual ocorrido no interior do transporte por outro passageiro.

Qual seria então o momento em que se inicia a Responsabilidade Civil do transportador? Para Pablo Stolze¹³³ e para Cavaliere¹³⁴ a resposta é clara e é a partir do momento em que é iniciada a execução do contrato e, por consequência lógica, se findaria com o desembarque do passageiro no destino. Ainda que a compra da passagem seja feita com grande antecedência da data da realização do transporte. Para os autores, a responsabilidade só se inicia com o embarque do passageiro. Não há determinação legal

¹³¹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 350 - 353

¹³² CF, Art 37, § 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa

¹³³ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1144 - 1145.

¹³⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. Op cit., p. 369

explícita quanto ao início da responsabilidade civil de transportador de pessoas, há apenas sobre o transporte de coisas no art. 750 do CC¹³⁵.

Cabe ressaltar que é nula, por força do art. 25 do CDC¹³⁶, cláusula contratual excludente de responsabilidade quando impossibilitá-la, exonerá-la ou atenuá-la, ainda que tal vedação não esteja presente no Código Civil. O parâmetro para validade da cláusula é o da igualdade das partes contratuais e o de não contrariar preceitos superiores de ordem pública. A validade de cláusula excludente de responsabilidade nesses casos seria abusiva por não preservar o consumidor vulnerável e hipossuficiente frente ao fornecedor.¹³⁷ A Súmula 161 do STF também esclarece sobre o tema: “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”.

Nesse diapasão, o Enunciado 631 da VIII Jornada de Direito Civil da Justiça Federal firmou o seguinte entendimento:

“Como instrumento de gestão de riscos na prática negocial paritária, é lícita a estipulação de cláusula que exclui a reparação por perdas e danos decorrentes do inadimplemento (cláusula excludente do dever de indenizar) e de cláusula que fixa valor máximo de indenização (cláusula limitativa do dever de indenizar)”.

O Código Civil, no art. 735 preconiza que a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual o transportador tem ação regressiva.

Seguindo a linha da previsão no CC, importante ressaltar que a obrigação de segurança ínsita ao contrato é tão relevante que somente é elidida em situações excepcionais de quebra de nexo causal, não sendo eximido o transportador inclusive pelo fato de terceiro. Nesse sentido, foi o entendimento firmado na Súmula 187 de Supremo Tribunal Federal: “A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

¹³⁵ CC, art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado.

¹³⁶ CDC, Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuie a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores. § 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores. § 2º Sendo o dano causado por componente ou peça incorporada ao produto ou serviço, são responsáveis solidários seu fabricante, construtor ou importador e o que realizou a incorporação.

¹³⁷ STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1149 - 1150.

Caio Mário defende que a responsabilidade do possuidor de veículo motorizado desloca-se para a teoria do risco pelo simples fato de sua utilização e, por conseguinte, é coerente a responsabilidade ser objetiva.¹³⁸

Há de se ponderar, também, que a ação de terceiro que gerou o dano pode ser dolosa. Nesse caso, dá ensejo ao fato exclusivo de terceiro, equiparado a fortuito externo. A ação do terceiro exclui o nexo causal porque é impossível o fornecedor antever absolutamente ação intencionalmente dolosa de terceiro que utiliza o transporte como mero elemento para o fim almejado.¹³⁹

Por terceiro, entende-se como o indivíduo alheio à relação contratual entre o fornecedor do transporte e o consumidor.¹⁴⁰ Esse ponto tem especial relevância para esse trabalho, já que o transportador tem relação contratual com o terceiro, em razão do assediador ser outro passageiro que deu origem ao dano. Todavia, a relação firmada entre o assediador e o transportador é iniciada com o ingresso daquele no transporte. Não é factível esperar que o fornecedor faça uma triagem de seus passageiros, em razão da própria estrutura e proposta do serviço metroviário, cenário de assédios como se vê noticiado diuturnamente.

Venosa afirma que a tendência dos tribunais nacionais é afastar a responsabilidade do transportador quando o dano sobrevier de ação dolosa de terceiro, alheia à atividade desempenhada.¹⁴¹

No caso de assaltos ocorridos durante o transporte, Pablo Stolze defende que não devem ser incluídos no bojo de responsabilidade da companhia transportadora. A própria empresa também é vítima do assalto e não é ela a titular da obrigação de garantir segurança pública, e sim o Estado. A ressalva que poderia ser feita é no caso da empresa ter contribuído com a situação delituosa, como por exemplo, ao estacionar em local inseguro.¹⁴²

A jurisprudência tem decidido no sentido de considerar como caso fortuito assalto à mão armada no interior de ônibus porque, embora haja meios de evitá-lo, o dever de prestar

¹³⁸ PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. Responsabilidade Civil - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. p. 262

¹³⁹ Ibidem. p. 359 e 360

¹⁴⁰ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 361 - 362.

¹⁴¹ VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito civil: obrigações e responsabilidade civil. – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017. p. 629 - 630.

¹⁴² STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. Manual de direito civil – volume único – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 1147

segurança pública é do Estado, não podendo transferir tal dever ao transportador, que sofreu o infortúnio do assalto durante o desenvolvimento de sua atividade.

Exemplos nos quais os tribunais pátrios têm entendido como fato exclusivo de terceiro capaz de romper o nexo causal da responsabilidade civil do fornecedor com os consumidores lesados é o de arremesso de pedra no transporte por terceiros e assalto no curso da viagem.¹⁴³ A jurisprudência, paulatinamente, foi se firmando nesse sentido, ao entender que é desmedido esperar que o transportador transforme seus veículos em carros blindados ou o escolte durante o trajeto para evitar os infortúnios citados.

Se os fatos danosos, em especial os assédios sexuais, fossem isolados apenas ao transporte, seria possível argumentar que o ambiente é causa exclusiva e dá ensejo à ocorrência dos danos. Se assim o fosse, seria possível responsabilizar o fornecedor. No entanto, não é o que se observa na realidade. Nesse sentido, são exemplos de julgados que afastam a responsabilidade do transportador:

EMENTA: EMBARGOS DECLARATÓRIOS RECEBIDOS COMO AGRAVO REGIMENTAL. RECURSO ESPECIAL. **RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. ARREMESSO DE PEDRA DE FORA DA COMPOSIÇÃO FÉRREA. LESÃO EM PASSAGEIRO. FATO DE TERCEIRO EXCLUENTE DE RESPONSABILIDADE.** PRECEDENTES. AGRAVO PARCIALMENTE PROVIDO. 1. Embargos de declaração recebidos como agravo regimental em face do nítido caráter infringente das razões recursais. Aplicação dos princípios da fungibilidade e da economia processual. 2. **A jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça tem entendido que o arremesso de objeto de fora de trem não se inclui entre os riscos normais da atividade de transporte e, por isso, não gera, para aquele que explora essa atividade, dever de indenizar, por se caracterizar como fortuito externo.** Precedentes. 3. No tocante à condenação em verbas sucumbenciais, deve ser observado o disposto no art. 12 da Lei 1.060/50, em virtude da concessão de assistência judiciária gratuita ao autor. 4. Embargos de declaração recebidos como agravo regimental, ao qual se dá parcial provimento, apenas para que seja observado o disposto no art. 12 da Lei 1.060/50, em relação às verbas sucumbenciais. ..EMEN: (EDAGRESP - EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL - 1325225 2012.01.04865-7, RAUL ARAÚJO, STJ - QUARTA TURMA, DJE DATA:03/12/2013 ..DTPB:.)

EMENTA: CIVIL. **RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Arremesso de pedra, de fora do trem, causando lesões em passageiro, é ato de terceiro, estranho ao contrato de transporte, pelo qual a companhia transportadora não responde.** Recurso especial conhecido e provido. (RESP - RECURSO ESPECIAL - 154311 1997.00.80405-4, ARI PARGENDLER, STJ - TERCEIRA TURMA, DJ DATA:28/05/2001 PG:00158 RJADCOAS VOL.:00027 PG:00080 DTPB)

¹⁴³ BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. Novo Tratado de Responsabilidade Civil. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019. p. 1264 - 1270.

Defender que o transportador não é responsável por indenizar as vítimas, pode gerar sensação de injustiça. De fato, a indenização é devida, no entanto, desarrazoado seria também responsabilizar quem não deu causa ao evento danoso e não poderia evitá-lo. Cavalieri aduz que se nem o Estado responde pelos assaltos ocorridos nas ruas, desmedido seria cobrar do transportador exercer sua atividade como se estivesse num mundo ideal no qual tais crimes não acontecem. Não há base legal nem econômica para tal responsabilização.¹⁴⁴

Cumpre salientar que há exceções para o entendimento jurisprudencial de não responsabilizar o transportador: como quando reiteradamente ocorrem assaltos em determinados trajetos e a transportadora não adota medidas necessárias para evitá-los. O argumento é que a imprevisibilidade é mitigada em razão da constância dos fatos danosos, ou seja, torna-se quase esperada a abordagem criminosa em certos percursos. Nesse sentido:

EMENTA: AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. DANOS MATERIAIS E MORAIS. **TRANSPORTE RODOVIÁRIO. ASSALTO À MÃO ARMADA. MORTE. RESPONSABILIDADE.** ALEGAÇÃO DE CASO FORTUITO. REEXAME DE PROVAS. SÚMULA 7. I - **No caso, demonstrada a negligência da empresa de transporte com a segurança dos passageiros, impõe-se sua responsabilidade, pois não caracterizado o caso fortuito.** A adoção de conclusão diversa demanda reexame de prova, o que não se inclui no âmbito do recurso especial. II - Recurso especial não conhecido. (RESP - RECURSO ESPECIAL - 163970 1998.00.09563-2, ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO, STJ - TERCEIRA TURMA, DJ DATA:04/08/2003 PG:00290 ..DTPB:.)

No caso de assédio sexual em transporte público, em específico o metroviário, há ações que as empresas têm tomado com vistas a mitigar lamentáveis eventos em seus vagões. Há campanhas de conscientização, de incentivo à denúncia e desestímulo ao assédio, além da reserva de vagões exclusivos para passageiras mulheres, tendo em vista ser o sexo feminino principal alvo dessa espécie criminal. Na página inicial da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, ré dos dois julgados a serem analisados no capítulo seguinte, existem informações, campanha de combate à importunação sexual nos trens e estações, incentivando principalmente as usuárias a denunciarem importunação sexual se forem vítimas ou presenciarem outra pessoa sendo.¹⁴⁵

¹⁴⁴ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 365

¹⁴⁵ Site da CPTM < <http://www.cptm.sp.gov.br/Pages/Home.aspx>>. Na página inicial há informações sobre campanha de apoio a mulheres chamada “Em movimento por elas”.

A natureza do transporte metroviário impossibilita um crivo ou controle por parte do fornecedor da quantidade de usuários, em especial em horários de pico. É inviável também que se barre os indivíduos assediadores à entrada, uma vez que é imprevisível qual dos usuários tem a intenção de assediar outros passageiros. O dolo do criminoso é pessoal e, salvo quando o indivíduo inicia o assédio, não é possível prever que a ação ocorrerá. Inclusive, em razão do assédio dispensar o uso de objetos tais como facas ou armas de fogo, como no caso de assalto, que poderiam servir de indício da intenção criminosa de um indivíduo, fica ainda mais difícil a previsão de qual usuário praticará ação criminosa contra dignidade sexual de outros passageiros.

Caso a empresa transportadora não se manifeste de nenhuma forma no intuito de mitigar a ocorrência de assédio sexual no interior de seus veículos, é possível, então, caracterizar a omissão como culposa, o que permite a incidência da responsabilidade civil. A negligência da fornecedora seria a conduta concorrente à conduta do assediador para a concretização da importunação.¹⁴⁶

¹⁴⁶ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 364 - 365.

3. ANÁLISE DOS CASOS PARADIGMÁTICOS DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Tendo em vista as minúcias e discussões acerca da responsabilidade civil da empresa concessionária de transporte público sobre o dever de indenizar ou não danos morais de passageira decorrentes de assédio sexual praticado por outro passageiro durante o transporte, infere-se a singular importância que tem o Poder Judiciário em definir nos casos concretos a aplicação ou não da responsabilidade civil.

Em alusão a casos concretos já apreciados pelo Poder Judiciário, traz-se à baila dois julgados do Superior Tribunal de Justiça com propósito recursal de definir se a ré deveria responder pelos danos morais sofridos pela passageira que foi vítima de assédio sexual, praticado por outro usuário, no interior do vagão. Ambos os fatos ocorreram na cidade de São Paulo e a empresa ré é a mesma: a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). As circunstâncias são deveras semelhantes, contudo, uma Turma julgou procedente o pedido de indenização por danos morais pleiteado pela vítima e a outra Turma julgou improcedente.

No Resp nº 1.662.551 – SP (2017/0063990) de relatoria da Ministra Nancy Andrighi, integrante da Terceira Turma do STJ, de 14 de maio de 2018, tem-se acórdão que julgou procedente o pedido de indenização por danos morais à passageira vítima de assédio sexual no interior de vagão por outro passageiro

Em contrapartida, no Resp nº 1.748.295 – SP (2018/0094032-7) de relatoria do Ministro Marco Buzzi, membro da Quarta Turma do STJ, de 13 de dezembro de 2018, tem-se acórdão que julgou improcedente pedido semelhante ao anterior.

Vale trazer a lume os julgados retrocitados de forma mais detalhada para que se possa analisar os fundamentos de cada um e, assim, compreender melhor cada caso.

3.1 Julgado favorável à incidência da responsabilidade civil do transportador

O processo que deu origem ao Resp nº 1.662.551 – SP (2017/0063990) teve como fato motivador o ato libidinoso sofrido pela autora, cometido por outro passageiro da composição, no dia 7 de fevereiro de 2014, aproximadamente às 18h10. No voto da relatora há menção ao fato narrado pela autora que afirma que “foi importunada por um homem que se postou atrás da mesma, esfregando-se na região de suas nádegas” e que, após protestar contra o agressor, notou que “tinha o órgão genital ereto”. A vítima afirmou que foi hostilizada pelos demais passageiros que a chamaram de “sapatão”. Na mesma ocasião o agressor também assediou

outra passageira e ambas lavraram boletim de ocorrência, após terem pedido auxílio aos seguranças da empresa. Nesse sentido, é o julgado:

EMENTA: DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM NA CIDADE DE SÃO PAULO/SP (“ASSÉDIO SEXUAL”). FUNDAMENTAÇÃO DEFICIENTE. SÚMULA 284/STF. RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. AUSÊNCIA DE CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE (Resp nº 1.662.551. Julgado em 15/05/2018. Relatoria da Ministra Nancy Andrigli)

A ação foi ajuizada em 02/07/2014. O Recurso Especial foi interposto em 28/10/2015 e julgado em 15/05/2018. Ao caso, inicialmente, aplicou-se o CPC/73. O propósito recursal consistia em definir se a Concessionária de Transportes de Trens Metropolitanos da cidade de São Paulo/ SP deveria responder pelos danos morais sofridos pela passageira que foi vítima de ato libidinoso ou assédio sexual praticado por outro usuário no interior do vagão.

Na primeira instância, após a citação dos réus e apresentação das réplicas, o juiz julgou antecipadamente a demanda no sentido de acolher a preliminar de ilegitimidade passiva do réu, que apenas fazia parte do Conselho de Administração da corre CPTM, sem qualquer relação com os fatos da lide, apesar de ter sido indicado como réu pela autora na petição inicial. Na mesma ocasião, o juiz reconheceu a ausência de responsabilidade da ré CPTM ao fundamento que a transportadora não teria incorrido em quebra do dever de vigilância e segurança e que, assim que fora acionada pela recorrente e pela outra vítima, efetuou a detenção do autor dos atos libidinosos – um menor de 16 anos – e o conduziu à autoridade policial, conforme lavrado em boletim de ocorrência.

O voto da Ministra Relatora Nancy Andrigli cita a cláusula de incolumidade defendendo que a responsabilidade do transportador pelo dano suportado pelo passageiro independe da comprovação de culpa. À vítima é suficiente a demonstração que tal cláusula não foi assegurada e que o dano adveio de acidente ocorrido no curso do transporte. Ressalta, ainda, que a responsabilidade civil objetiva do transportador pode ser elidida nas hipóteses de exclusão do nexo causal em decorrência de força maior com caso fortuito, culpa exclusiva da vítima e fato de terceiro. A legislação consumerista, conforme adverte a relatora, preceitua - no art. 14, §§ 1º e 3º do CDC, que o fornecedor de serviços responde pela reparação dos danos causados, independentemente da existência de culpa, decorrente dos defeitos relativos à prestação dos serviços.

Conforme explica a relatora em seu voto, o fato de terceiro como excludente do nexo de causalidade só é possível quando for causa única do evento danoso, inexistindo qualquer relação com a organização do negócio e os riscos da atividade desenvolvida pelo transportador. Nesse caso, o fato de terceiro equipara-se ao fortuito externo, capaz de elidir a responsabilidade do transportador. Afirma ainda que há diversos julgados que deixam claro que o fato de terceiro ser fortuito externo ou interno é uma análise casuística, sendo necessário analisar na hipótese se o dano sofrido pelo passageiro extrapola ou não os limites da cláusula de incolumidade do contrato.

A Ministra Nancy elucida que o assédio sexual em transportes públicos, para além de um problema do transporte coletivo, é também uma questão de violação da liberdade sexual de mulheres em espaços públicos, afirmando que se trata de um problema “preponderantemente cultural”. Ela trata como “evidente que a vítima de assédio sexual sofre um abalo em sua incolumidade físico-psíquica” cujos “danos devem ser reparados pela prestadora do serviço de transporte de passageiros”.

Dando continuidade à sua fundamentação, a Ministra afirma que o ciclo histórico atual exige um passo firme e corajoso, muitas vezes contra uma doutrina e jurisprudência consolidadas. Para ela, resta evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica do passageiro e, por conseguinte seu voto foi no sentido de responsabilizar a transportadora a indenizar os danos morais sofridos pela passageira, acolhendo o argumento que se trata de fortuito interno, que guarda conexidade com a organização da empresa e a prestação de seus serviços.

Nesse entendimento, a transportadora, apesar de ter cumprido o dever de localizar e conduzir o agressor à delegacia, deveria ter tomado outras providências para evitar que fatos semelhantes acontecessem novamente. Nas palavras da relatora, “Há uma plêiade de soluções que podem talvez não evitar, mas ao menos reduzir a ocorrência deste evento ultrajante, tais como a disponibilização de mais vagões, uma maior fiscalização por parte da empresa, etc.”.

Sustenta a Ministra que a baixa qualidade do serviço prestado aliado à aglomeração de pessoas nas estações e vagões e a pouca quantidade de vagões ou ônibus postos à disposição para os usuários propicia a ocorrência de eventos de assédio sexual. Ou seja, para além de cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para causa dos eventos, segundo a relatora.

No mesmo sentido votou o Ministro Paulo de Tarso Sanseverino que acompanhou integralmente o voto da relatora. Acrescentou no seu voto que, quanto a responsabilidade pelo fato de serviço, a dinâmica do CDC é de que o consumidor tenha a segurança legitimamente esperada. Então, a partir do momento que se torna rotineiro e corriqueiro danos semelhantes, é necessário maior cuidado com a segurança por parte da prestadora de serviço, o que não estaria ocorrendo à época em que se deu o fato.

Em sentido contrário votou o Ministro Aurélio Bellizze cujo voto foi vencido. Seu voto foi no sentido de que a reparação deveria ser feita pelo agente que praticou o ato, não a prestadora do serviço público. O Ministro entende que o assédio sexual é fortuito externo, apto a romper o nexo de causalidade quanto a concessionária. O fornecedor é responsável objetivamente pelos danos decorrentes da prestação do serviço, não quando decorrentes de ato doloso de terceiro, o que configura fortuito externo.

O Ministro prosseguiu defendendo que o dever de vigilância e de segurança imputado ao transportador não é uma exigência de total controle sobre as ações de terceiros sobre as quais não possui imissão. O transporte não é causa do evento danoso, mas apenas sua ocasião, o que afasta a conexidade entre a prestação do serviço público de transporte e o assédio sexual sofrido pela passageira. Afirma o Ministro que os atos ofensivos à dignidade sexual ocorrem em diversos ambientes porque decorrem “de vontade deliberada, doentia e repugnante” de um grupo de pessoas em total desrespeito às demais e, portanto, não apresentam relação com a organização ou com o risco do negócio.

O Recurso Especial foi conhecido e provido pela Terceira Turma do STJ que reconheceu, por maioria dos votos, a responsabilidade objetiva da empresa CPTM entendendo se tratar de fortuito interno o assédio sexual ocorrido no interior de seu transporte. A CPTM foi condenada ao pagamento de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) a título de reparação de danos morais à recorrente. Houve incidência de correção monetária a partir da data do julgamento, em razão da Súmula 362 do STJ¹⁴⁷, com incidência dos juros moratórios a partir da citação, por se tratar de responsabilidade contratual.

¹⁴⁷ Súmula 362, STJ - A correção monetária do valor da indenização do dano moral incide desde a data do arbitramento.

3.2 Julgado desfavorável à incidência da responsabilidade civil do transportador

O processo que deu origem ao Resp nº 1.748.295 – SP (2018/0094032-7) teve como fato motivador o ato atentatório ao pudor sofrido pela autora em 12/08/2015, praticado por outro passageiro no interior do trem, que se aproximou, apalpou e se esfregou no seu corpo. Afirmou que foi socorrida pelo serviço de segurança após pedir ajuda e os funcionários da ré a conduziram para a delegacia para registrar ocorrência. A autora ajuizou ação de indenização por danos morais no valor de R\$ 800.000,00 (oitocentos mil reais) contra a CPTM.

EMENTA: RECURSO ESPECIAL – DIREITO CIVIL – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS – ATO LIBIDINISO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM DO METRÔ PAULISTA – AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA – FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE – PRECEDENTES DO STJ. INCONFORMISMO DA AUTORA. **1.** Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de ilícito alheio e estranho à atividade de transporte, pois o evento é considerado caso fortuito ou força maior, excluindo-se, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora. Precedentes do STJ. **2.** Não pode haver diferenciação quanto ao tratamento da questão apenas à luz da natureza dos delitos. **3.** Na hipótese, sequer é possível imputar à transportadora eventual negligência pois, como restou consignado pela instância ordinária, o autor do ilícito foi identificado e detido pela equipe de segurança da concessionária de transporte coletivo, tendo sido, inclusive, conduzido à Delegacia de Polícia, estando apto, portanto, a responder pelos seus atos penal e civilmente. **4.** Recurso especial desprovido. (STJ - Resp nº 1.748.295 – SP 2018/0094032-7, Relator: Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, Data de Julgamento: 13/12/2018, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 13/02/2019)

O juízo singular julgou procedente o pedido para condenar a empresa ré ao pagamento de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) a título de danos morais e R\$ 3,00 (três reais) por dano material. Ambas as partes apelaram. A parte autora alegou que a quantia arbitrada não reparava o sofrimento experimentado e a ré sustentou que não poderia ser responsabilizada por atos de terceiros estranhos à prestação de serviço e que promove ações e campanhas de prevenção de abordagens semelhantes. A Corte Estadual reputou prejudicado o recurso da autora e deu provimento ao da transportadora.

O Recurso Especial foi então interposto com vistas à reforma da decisão para que o pedido inicial fosse julgado procedente, com fundamento no artigo 105, inciso III, alínea "a" e "c" do permissivo constitucional, por ofensa ao disposto nos arts. 186, 734, 735, 932, inciso III, 927 e 949, do CC; 302 e seguintes, 348, do CPC de 2015; 6º, inciso VII e 14, *caput*, do CDC.

O Ministro Marco Buzzi, relator, iniciou seu voto ressaltando que o recurso não julga a gravidade do ocorrido ou se a negativa de ressarcimento do dano moral exclui a reprovabilidade social do fato. Sendo o agente do delito identificado e detido pelos agentes de segurança da companhia de metrô, como o foi no caso em tela, deve ele responder penal e civilmente pelo ato praticado, em razão dele ser o único autor.

Dando continuidade a seu voto, o Ministro esclareceu que o propósito recursal, portanto, assim como no julgado anterior, consistiu em definir se a Concessionária de Transporte de Trens Metropolitanos da cidade de São Paulo/SP deveria responder pelo ato ilícito cometido por terceiro, estranho ao contrato de transporte. O Ministro ressaltou que a definição da incidência ou não da responsabilidade civil independe da espécie criminal praticada. A distinção entre as espécies criminais interessa apenas ao Direito Penal, uma vez que o Direito Civil trata todo e qualquer crime como ato ilícito e analisa a responsabilidade da empresa concessionária sob aspectos civilistas.

Entendeu o Ministro que a prática de crime, quer roubo, furto, lesão corporal, por terceiro em transporte público é eficaz em afastar o dever de indenização pela concessionária por configurar fato de terceiro. Ele ressaltava ainda que não cabe ao STJ diferenciar os delitos, independentemente do alcance midiático do caso ou da opinião pública. Sustentando sua tese, ele afirmou que o tribunal não deve criar exceções, ou seja, ou mantém ou afasta a excludente de responsabilidade contratual por delito praticado por terceiro em todos os casos, ou em nenhum.

No entendimento do Ministro Marco Buzzi, à empresa transportadora não é possível imputar-lhe culpa por negligência visto que seus agentes de segurança fizeram a abordagem do autor do atentado e o encaminharam à delegacia além de ter sido lavrado boletim de ocorrência. Por conseguinte, o Ministro encerra seu voto negando provimento ao recurso especial defendendo que o terceiro autor do ato ilícito é que deve responder pelos seus atos penal e civilmente.

Importante salientar que o Ministro Luis Felipe Salomão, então relator, foi voto vencido. Inicialmente, seu voto dá destaque à fundamentação das decisões dos juízes anteriores. O Ministro entende que se é possível reconhecer o dever indenizatório da transportadora nos casos em que a conduta lesiva é praticada pela própria vítima- como em caso de queda de passageiro que viajava como “pingente” – então, seria possível também o direito de reparação deduzido em face da concessionária da passageira assediada por outro

passageiro. Concluiu, portanto, que há responsabilidade objetiva por parte da transportadora e que o fato de terceiro não é capaz de elidir o nexo causal.

Assevera ainda o Ministro relator que o transporte público envolve necessária aglomeração de pessoas em um mesmo local, sendo aproveitada a circunstância por malfeitores para praticar atos lascivos. E, segundo ele, a conduta é minimamente previsível e, em razão da cláusula de incolumidade incumbida ao transportador, haveria fortuito interno.

Afirma, também, que é necessário analisar se a fornecedora de serviço público tem adotado as providências para inibir o assédio sexual e que a definição de riscos da atividade é fundamentalmente dinâmica, mutável com o decorrer do tempo. Citou o Resp nº 1.662.55, analisado anteriormente neste trabalho, concordando com a fundamentação da então relatora Ministra Nancy Andrigli para a qual a empresa deveria aumentar a quantidade de vagões para diminuir a super lotação e disponibilizar um funcionário em cada vagão para evitar a ocorrência de assédios.

Já a Ministra Maria Isabel Gallotti sustenta seu voto no sentido de negar a indenização por danos morais supostamente devidos pela concessionária. Conforme compreende, a situação não é equivalente àquelas em que responsabiliza a concessionária por acidente que causa dano corporal ou morte, mesmo que o acidente tenha como causa direta fato de terceiro. Para ela, nessa hipótese, caracteriza-se fortuito interno porque o ato de transportar e conduzir o passageiro fisicamente ileso ao destino constitui o próprio núcleo da atividade da empresa.

Em relação ao assédio sexual, a Ministra entende que se assemelha ao caso de roubos no interior do ônibus ou de vagão. A segurança pública não é objeto da atividade de transporte coletivo. E se assim o fosse, encarecia o serviço de transporte de passageiros em detrimento de toda a coletividade. Ressalta que quanto ao fato da composição lotada, não há como refrear o número de pessoas que entram em cada vagão, porque, pela dinâmica do serviço público concedido, as portas dos vagões são abertas e entram rápida e livremente os passageiros. Em horário de movimento, não há como a concessionária impedir que o vagão andasse lotado.

Após pedido de vista do Ministro Antonio Carlos Ferreira, foi garantido em seu voto o afastamento da responsabilidade civil da empresa concessionária. Entende que o fortuito externo realmente foi caracterizado no caso concreto e rompeu o nexo causal, semelhante aos casos de furtos e roubos ocorridos durante a execução de contrato de transporte de pessoas,

hipóteses com jurisprudência sedimentada no STJ. Compreendeu o Ministro que a conduta do agente causador do dano não tem relação direta com a atividade desempenhada pela recorrida.

O Ministro prossegue afirmando que não lhe parece que a concessionária admite a ocorrência de assédios ou ainda que em razão das circunstâncias do ato libidinoso ela tenha tido proveito em seu negócio, o que poderia fazer incidir a Teoria do Risco Proveito. A aplicação da Teoria do Risco Criado é afastada porque o autor dos atos repugnados pode atuar em outro lugar que não somente na composição metroviária.

Após comparar os atos ilícitos quanto ao fortuito, o Ministro ressalta que as consequências das práticas criminosas não são semelhantes. Ofensas de natureza sexual têm repercussões mais graves do que as de natureza patrimonial. Contudo, em ambos os casos não há que se falar em inércia da recorrida em adotar medidas efetivas para impedir tais ocorrências. Nesse sentido, a Ministro defende que a empresa tem realizado campanhas educativas para evitar esses fatos, criando canais para a denúncia de ocorrências da espécie, com números de telefone para ligações e envio de mensagens e até mesmo um aplicativo de celular com funcionalidade específica para tal finalidade.

A natureza do serviço público prestado impossibilita a seleção dos passageiros e a incorporação ágil de providências que impeçam a consumação do assédio sexual. O evento danoso, portanto, apesar de previsível não é evitável com os recursos disponíveis. Por isso, o Ministro votou no sentido de afastar a responsabilidade da recorrida em razão da ausência de nexo de causalidade entre a conduta dela e o dano suportado pela vítima.

Por fim, a Quarta Turma negou provimento ao Recurso Especial, por maioria dos votos.

3.3 Análise crítica

Diante de todo o exposto, fica evidente que o Superior Tribunal de Justiça não tem posicionamento firmado quanto a responsabilidade civil da empresa concessionária de transporte público para arcar com a indenização de danos morais e materiais decorrentes de assédio sexual ocorrido durante o transporte.

Ambos os julgados destacados neste trabalho compreenderam que o cerne da incidência ou não da responsabilidade civil está em reconhecer a ação de terceiro que comete o assédio sexual, o que se configura como fortuito interno ou externo à atividade desempenhada pela empresa. Houve diferença entre o Código de Processo Civil aplicado entre os julgados, uma vez que à época da proposição do processo que originou o Resp nº 1.662.55, a favor da

responsabilidade civil da transportadora, ainda vigorava o CPC de 1973. No entanto, o embasamento legal do direito material é o mesmo nos dois casos.

Apesar de não haver especificamente consolidação jurisprudencial quanto a responsabilidade civil de empresa concessionária de transporte público por assédio sexual à passageira, o Tribunal já julgou reiteradamente a respeito da responsabilidade civil da transportadora em razão de outros eventos danosos aos passageiros.

O Tribunal consolidou que roubo no interior de ônibus configura hipótese de fortuito externo, por se tratar de fato de terceiro inteiramente independente do transporte em si, o que afasta a responsabilidade da empresa transportadora pelos danos causados aos passageiros. São exemplos de julgados nesse sentido:

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL - AÇÃO INDENIZATÓRIA - **ASSALTO NO INTERIOR DE TRANSPORTE COLETIVO - CASO FORTUITO** - DECISÃO MONOCRÁTICA QUE DEU PROVIMENTO AO RECURSO. IRRESIGNAÇÃO DO AUTOR. 1. **Nos termos da jurisprudência desta Corte Superior, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo em caso de assalto à mão armada dentro de ônibus, pois o evento é considerado caso fortuito ou força maior, excluindo-se, portanto, a responsabilidade da empresa transportadora.** Precedentes. 2. Agravo regimental desprovido. (STJ - AgRg no REsp: 1185074 SP 2010/0044518-6, Relator: Ministro MARCO BUZZI, Data de Julgamento: 24/02/2015, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 03/03/2015)

AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. PROCESSO CIVIL. **INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ASSALTO NO INTERIOR DE ÔNIBUS COLETIVO. FORÇA MAIOR. CASO FORTUITO. EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DA EMPRESA TRANSPORTADORA.** CONFIGURAÇÃO. DECISÃO MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. REVELIA. PRESUNÇÃO RELATIVA. PROVIMENTO NEGADO. 1. **Este Tribunal já proclamou o entendimento de que fato inteiramente estranho ao transporte (assalto no interior de ônibus) constitui caso fortuito, excludente de responsabilidade da empresa transportadora. Entendimento pacificado pela eg. Segunda Seção desta Corte.** Precedentes. 2. Nos casos de revelia, ocorre apenas a presunção relativa de veracidade dos fatos afirmados na inicial, devendo o julgador atentar para a prova dos fatos da causa, podendo negar provimento ao pedido, como ocorreu no presente caso. 3. Agravo regimental a que se nega provimento. (STJ - AgRg no AREsp 531739 / SP, Relator: Ministro RAUL ARAÚJO, Data de Julgamento: 05/02/2015, QUARTA TURMA, Data de Publicação: DJe 23/02/2015)

RESPONSABILIDADE CIVIL. **CONTRATO DE TRANSPORTE. ASSALTO À MÃO ARMADA. FORÇA MAIOR. PRECEDENTES DA CORTE.** 1. - A Segunda Seção desta Corte já decidiu que “constitui causa excludente da responsabilidade da empresa transportadora o fato inteiramente estranho ao transporte em si, como é o assalto ocorrido no interior do coletivo” (RESP 435.865/RJ, Rel. Min. BARROS MONTEIRO, DJ 12.05.2003) 2. – Agravo Regimental improvido. (STJ AgRg no REsp: 1456690 SP 2014/0119045-0,

Nesse mesmo sentido, destacam-se julgados que expõem acerca de outras espécies de ato doloso de terceiro, alheios aos riscos da atividade explorada, que também foram julgados no sentido de excluir a responsabilidade civil por se tratar de fortuito externo equiparável à força maior:

EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. PROCESSUAL CIVIL. TRANSPORTE ONEROSO DE PASSAGEIROS. EXCLUDENTES DA OBRIGAÇÃO REPARATÓRIA. ARESTO EMBARGADO: ACIDENTE DE TRÂNSITO PROVOCADO POR ATO CULPOSO DE TERCEIRO. FORTUITO INTERNO. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR CONFIGURADA. ACÓRDÃO PARADIGMA: **PEDRA ARREMESSADA CONTRA ÔNIBUS. ATO DOLOSO DE TERCEIRO. FORÇA MAIOR. FORTUITO EXTERNO. RESPONSABILIDADE AFASTADA.** DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO DEMONSTRADA. AUSÊNCIA DE SIMILITUDE FÁTICA ENTRE OS ACÓRDÃOS CONFRONTADOS. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA NÃO CONHECIDOS. 1. Conforme concordam doutrina e jurisprudência, a responsabilidade decorrente do contrato de transporte de pessoas é objetiva, sendo obrigação do transportador a reparação do dano causado ao passageiro quando demonstrado o nexo causal entre a lesão e a prestação do serviço, pois o contrato de transporte acarreta para o transportador a assunção de obrigação de resultado, impondo ao concessionário ou permissionário do serviço público o ônus de levar o passageiro incólume ao seu destino. É a chamada cláusula de incolumidade, que garante que o transportador irá empregar todos os expedientes que são próprios da atividade para preservar a integridade física do passageiro, contra os riscos inerentes ao negócio, durante todo o trajeto, até o destino final da viagem. 2. Nos moldes do entendimento uníssono desta Corte, com suporte na doutrina, o ato culposos de terceiro, conexo com a atividade do transportador e relacionado com os riscos próprios do negócio, caracteriza o fortuito interno, inapto a excluir a responsabilidade do transportador. **Por sua vez, o ato de terceiro que seja doloso ou alheio aos riscos próprios da atividade explorada, é fato estranho à atividade do transportador, caracterizando-se como fortuito externo, equiparável à força maior, rompendo o nexo causal e excluindo a responsabilidade civil do fornecedor.** 3. O conhecimento dos embargos de divergência pressupõe a existência de similitude das circunstâncias fáticas e a diversidade das soluções jurídicas aplicadas nos acórdãos recorrido e paradigma, circunstâncias inexistentes no caso vertente, em que as hipóteses fáticas confrontadas são díspares. 4. O acórdão embargado assevera que os corriqueiros acidentes automotivos, mesmo que causados exclusivamente por ato culposos de terceiro, são considerados fortuitos internos, incapazes de excluir a responsabilidade civil do transportador quanto à incolumidade do passageiro. 5. **Por sua vez, o aresto paradigma afirma que o arremesso de pedra contra ônibus, fato doloso atribuído a terceiro que não se encontrava no veículo de transporte coletivo, constitui fortuito externo, caracterizando motivo de força maior que exclui a responsabilidade do transportador pela reparação dos danos causados ao passageiro.** 6. Embargos de divergência não conhecidos. (STJ - EREsp: 1318095 MG 2012/0225684-6, Relator: Ministro RAUL ARAÚJO, Data de Julgamento: 22/02/2017, S2 - SEGUNDA SEÇÃO, Data de Publicação: DJe 14/03/2017)

PROCESSUAL CIVIL. CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. **TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. ARREMESSO DE PEDRA DE FORA DA COMPOSIÇÃO FÉRREA. LESÃO EM PASSAGEIRO. FATO**

DE TERCEIRO. EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE. PRECEDENTES. DECISÃO MANTIDA. 1. Segundo a jurisprudência do STJ, "por se tratar de fortuito externo, não se incluindo nos riscos normais da atividade de transporte, não pode a transportadora ser responsabilizada pelo dano causado ao passageiro que é atingido por objeto arremessado por terceiro, fora da composição ferroviária, havendo, pois, exclusão do nexo de causalidade nessa hipótese" (AgInt nos EREsp n. 1.325.225/SP, Relator Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 14/9/2016, DJe 19/9/2016). 2. Agravo regimental desprovido. (STJ - AgRg no REsp 1562554 / RJ, Relator: Ministro ANTONIO CARLOS FERREIRA, Data de Julgamento: 23/03/2020, SEGUNDA SEÇÃO, Data de Publicação: DJe 23/03/2020)

RESPONSABILIDADE CIVIL. CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO. REMESSA DE PEDRA PARA O INTERIOR DE COMPOSIÇÃO FERROVIÁRIA. FATO DE TERCEIRO. CASO FORTUITO. 1. A jurisprudência do STJ possui entendimento de que o arremesso de pedra por terceiro que fere passageiro no interior de composição ferroviária deve ser caracterizado como fortuito externo, por se tratar de fato não relacionado com os riscos inerentes à atividade explorada. 2. Recurso Especial provido. (STJ - REsp 1655353 / SP, Relator: Ministro HERMAN BENJAMIN, Data de Julgamento: 06/04/2017, SEGUNDA SEÇÃO, Data de Publicação: DJe 25/04/2017)

Ressalta-se que há julgados que não afastam a responsabilidade civil da transportadora devido a especificidades do caso concreto como nos casos abaixo expostos:

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. 1. TRANSPORTE AÉREO QUE SEGUIU VIA TERRESTRE (ÔNIBUS), EM VIRTUDE DE CANCELAMENTO DO VÔO. PASSAGEIROS ROUBADOS DURANTE O TRAJETO. CONCORRÊNCIA DE CULPA DA TRANSPORTADORA. ALTERAÇÃO SUBSTANCIAL E UNILATERAL DO CONTRATO. PECULIARIDADES DO CASO CONCRETO. AUSÊNCIA DE CONFIGURAÇÃO DE FORTUITO EXTERNO. 2. VALORES ARBITRADOS A TÍTULO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS. ACÓRDÃO RECORRIDO BEM FUNDAMENTADO. INEXISTÊNCIA DE ILEGALIDADE. 3. JUROS DE MORA. RESPONSABILIDADE CONTRATUAL. TERMO INICIAL A PARTIR DA CITAÇÃO. JURISPRUDÊNCIA PACÍFICA DO STJ. 4. RECURSO ESPECIAL PARCIALMENTE PROVIDO. 1. No que concerne ao transporte de pessoas, o ordenamento jurídico estabelece a responsabilidade civil objetiva do transportador, o qual deverá responder pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo a existência de alguma excludente de responsabilidade, como motivo de força maior, caso fortuito, culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 1.1. Em relação ao fato de terceiro, todavia, a teor do que dispõe o art. 735 do Código Civil, a responsabilidade só será excluída se ficar comprovado que a conduta danosa era completamente independente em relação à atividade de transporte e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando-se, nesse caso, como fortuito externo. Precedentes. 1.2. Nessa linha de entendimento, a jurisprudência do STJ reconhece que o roubo dentro de ônibus configura hipótese de fortuito externo, por se tratar de fato de terceiro inteiramente independente ao transporte em si, afastando-se, com isso, a responsabilidade da empresa transportadora por danos causados aos passageiros. 1.3. Não obstante essa seja a regra, o caso em análise guarda peculiaridade que comporta solução diversa. Com efeito, a alteração substancial e unilateral do contrato firmado pela recorrente - de transporte aéreo para terrestre -, sem dúvida alguma, acabou criando uma situação favorável à ação de terceiros (roubo), pois o transporte rodoviário é sabidamente muito mais suscetível de ocorrer crimes dessa natureza, ao contrário do transporte aéreo. Dessa forma, a conduta da transportadora concorreu para o evento danoso, pois ampliou significativamente o risco de

ocorrência desse tipo de situação, não podendo, agora, se valer da excludente do fortuito externo para se eximir da responsabilidade. 2. Em relação aos danos morais, não se verifica qualquer exorbitância no valor arbitrado de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais), pois, além do cancelamento do voo pela recorrente, o autor foi obrigado a seguir o trajeto por via terrestre (ônibus), viagem que durou mais de 14h (quatorze horas), sendo, ainda, durante o percurso e na madrugada, roubado e agredido por meliantes. 3. No tocante aos danos materiais, conquanto haja uma certa dificuldade em comprovar os bens efetivamente subtraídos em casos dessa natureza, as instâncias ordinárias, após amplo exame do conjunto fático-probatório produzido, decidiram de forma correta a questão, levando-se em consideração para a aferição do quantum indenizatório, na linha de precedentes desta Corte, além da inversão do ônus da prova, nos termos do art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor, a verossimilhança das alegações, embasada na estrita observância ao princípio da razoabilidade. 4. Tratando-se de responsabilidade contratual, os juros de mora devem ser computados a partir da citação, a teor do art. 405 do Código Civil. Precedentes. 5. Recurso especial parcialmente provido. (STJ - REsp: 1728068 SP 2017/0312873-5, Relator: Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, Data de Julgamento: 05/06/2018, T3 - TERCEIRA TURMA, Data de Publicação: DJe 08/06/2018)

CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. DANOS MORAIS. TRANSPORTE RODOVIÁRIO. DESCUMPRIMENTO DO CONTRATO PELA EMPRESA CONTRATADA. TRANSTORNO CAUSADO AOS PASSAGEIROS. CABIMENTO. QUANTUM INDENIZATÓRIO. VERBA HONORÁRIA. 1- Ante a comprovação da veracidade dos fatos alegados pelos autores, em específico os transtornos que lhes foram causados pela empresa de ônibus na execução do contrato de transporte terrestre de pessoas, no caso uma sucessão de acontecimentos desastrosos e desagradáveis, o que se deu em nexo de causalidade com os atos praticados pelos prepostos daquela, do que, impõe-se a obrigação de indenizar, cujo valor da indenização, fixado em vinte e cinco salários mínimos para cada autor, deve ser mantido, uma vez que arbitrado em consonância com os critérios estipulados pela doutrina e jurisprudência. 2- Tendo a verba honorária sido fixada no mínimo legal, com fulcro no art. 20, parágrafo 3º, do CPC, igualmente deve prevalecer, cujo valor se afigura até módico e, assim, não há que se falar em sua redução. 3- Apelação conhecida e não provida. Unânime (TJDFT – Processo: 20020310109480APC, Relatora MARIA BEATRIZ PARRILHA, Data de Julgamento 10/04/2006, 1ª Turma Cível, Data de Publicação: 29/08/2006)

Verifica-se que a tendência jurisprudencial é a de afastar a responsabilidade da transportadora, quando essa não incorre em negligência na prestação de auxílio à vítima, por entender que o ato do assediador é estranho ao contrato de transporte e vai além dos riscos inerentes a atividade desempenhada. Nesse sentido, há julgados mais recentes do STJ que merecem destaque:

EMENTA: AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. DIREITO CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PRÁTICA DE ATO LIBIDINOSO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM DO METRÔ PAULISTA. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE. AGRAVO INTERNO PROVIDO PARA CONHECER DO AGRAVO E DAR PROVIMENTO AO RECURSO ESPECIAL. 1. Nos termos da jurisprudência firmada nesta Corte Superior, a responsabilidade do transportador em relação

aos passageiros é objetiva, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte. 2. Na hipótese, afasta-se a responsabilidade da concessionária por prática de ato libidinoso, cometido por terceiro contra usuária do serviço de transporte, ocorrido no interior do metrô. 3. Agravo interno provido para conhecer do agravo e, em novo exame do feito, dar provimento ao recurso especial. (AINTARESP - AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - 1332491 2018.01.68534-7, RAUL ARAÚJO, STJ - QUARTA TURMA, DJE DATA:01/07/2019 ..DTPB:.)

EMENTA: AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. PRÁTICA DE ATO LIBIDINOSO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE TREM DO METRÔ PAULISTA. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO. 1. Nos termos da jurisprudência firmada nesta Corte Superior, a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros é objetiva, somente podendo ser elidida por fortuito externo, força maior, fato exclusivo da vítima ou por fato doloso e exclusivo de terceiro - quando este não guardar conexão com a atividade de transporte. 2. Na hipótese, afasta-se a responsabilidade da concessionária por prática de ato libidinoso, cometido por terceiro contra usuária do serviço de transporte, ocorrido no interior do metrô. 3. Agravo interno a que se nega provimento. (AINTARESP - AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - 1333394 2018.01.68566-3, RAUL ARAÚJO, STJ - QUARTA TURMA, DJE DATA:18/12/2019 ..DTPB:.)

Percebe-se, no entanto, que há em alguns julgados de outros tribunais pátrios, uma tendência no sentido de responsabilizar a empresa transportadora por assédio sexual durante o transporte. Esse posicionamento revelou-se tanto no julgado analisado em destaque nesse trabalho, como no que se expõe a seguir no âmbito do TJDF:

EMENTA: DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. ATO LIBIDINOSO PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE UMA COMPOSIÇÃO DE METRÔ NA CIDADE DE SÃO PAULO/SP ("ASSÉDIO SEXUAL"). RESPONSABILIDADE DA TRANSPORTADORA. NEXO CAUSAL. ROMPIMENTO. FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO. CONEXIDADE COM A ATIVIDADE DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE DA CPTM. 1. Ação ajuizada em 02/07/2014. Recurso especial interposto em 28/10/2015 e distribuído ao Gabinete em 31/03/2017. 2. O propósito recursal consiste em definir se a concessionária do metrô da cidade de São Paulo/SP deve responder pelos danos morais sofridos por passageira que foi vítima de ato libidinoso ou assédio sexual praticado por outro usuário, no interior de um vagão. 3. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, salvo se demonstrada causa de exclusão do nexo de causalidade, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiro. 4. O fato de terceiro, conforme se apresenta, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a

fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexa à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno. 5. Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual. 6. É evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas. 7. **Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexidade com os serviços prestados pela recorrida CPTM e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente.** Precedente. 8. Recurso especial não provido. (STJ - RESP - RECURSO ESPECIAL - 1747637 2018.01.43381-0, NANCY ANDRIGHI - TERCEIRA TURMA, Data publicação: DJe 01/07/2019)

ADMINISTRATIVO. TRANSPORTE PÚBLICO. IMPORTUNAÇÃO SEXUAL A PASSAGEIRA DO METRÔ. AUSÊNCIA DE ADEQUADO ATENDIMENTO E ASSISTÊNCIA PELA COMPANHIA DO METROPOLITANO. DANOS MORAIS CONFIGURADOS. VALOR DA INDENIZAÇÃO - REDUÇÃO - CONDUTA ABJETA DE TERCEIROS. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. 1. **Trata-se de relação de consumo, haja vista as partes estarem inseridas nos conceitos de fornecedor e consumidor previstos no Código de Defesa do Consumidor.** Aplicam-se ao caso em exame as regras de proteção do consumidor, inclusive as pertinentes à responsabilidade objetiva na prestação dos serviços (art. 2º, 3º e 14 do CDC). 2. **Narram os autos situação de assédio sexual vivenciada por usuária do serviço da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, Metro, DF, que não obteve no momento e logo após o fato ocorrido, o devido e adequado atendimento e auxílio por parte dos funcionários da companhia, que nada fizeram ao tomar conhecimento dos fatos ocorridos, por alegada insuficiência de servidores e ausência de seguranças.** 3. Ficou demonstrado nos autos que não havia corpo de segurança operacional no dia do incidente e que não foi ofertado o devido auxílio e apoio à vítima (conforme Memorando 0607/2017 - OPES, ID 4286085, pág. 07 e Memorando 618/2017 - OPSG, ID 4286086). 4. No recurso inominado a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal ainda tenta imputar à própria vítima corresponsabilidade pelo ocorrido, por não ter esperado vagão rosa disponível para utilizar o serviço de transporte (pois no horário do incidente os vagões específicos estariam lotados e a recorrida utilizou vagão comum, também lotado). A par da ignominiosa linha de argumentação da recorrente - inculpar a passageira do transporte coletivo por ter nele ingressado - **a responsabilidade pelo assédio não é da vítima e ela não tem de submeter seus horários e sua vida pessoal à disponibilização de vagões rosas (exclusivo para mulheres) suficientes pela companhia do metrô, ou esperar horários sem movimento para utilizar o transporte coletivo e público.** 5. Tratando-se de serviço público ut singuli, caracterizado pela individualidade da sua prestação e contraprestação, ainda quando ofertado por ente paraestatal, são aplicadas as normas protetivas do CDC, entre as quais a segurança que razoavelmente se pode esperar para o modelo de transporte de que se cuida. 6. De acordo com o art. 373, II do CPC, é ônus do réu a prova de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor. Provado pela autora, ainda que minimamente, o fato em que se assenta o seu direito, e não provando o réu fato que ilida a prova da autora, correta a sentença que julgou procedente o pedido da requerente. 7. Relativamente ao valor da indenização tenho por adequada a sua redução para R\$ 5.000,00. Induvidosa a gravidade da conduta abjeta do autor da importunação sexual, a qual (gravidade) foi tomada pela MM Juíza sentenciante como motivo para a fixação do valor da indenização em R\$ 10.000,00. Sucede que a gravidade da conduta é imputada ao passageiro que portou-se de modo lascivo, e **a responsabilidade da requerida e recorrente está relacionada com a falha na prestação de serviços, que não tem relação direta com a conduta do passageiro.** 8. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. 9. Sentença mantida

por seus próprios e jurídicos fundamentos, com súmula de julgamento servindo de acórdão, na forma do artigo 46 da Lei nº 9.099/95. 10. Sem custas e sem honorários, à falta de recorrente vencido, nos termos do art. 55, da Lei nº 9.099/95. (PROCESSO Nº 07271093520178070016, Relator ASIEL HENRIQUE DE SOUSA, TJDFT – Terceira Turma Recursal. Julgado no dia 14/08/2018 e publicado no dia 28/08/2018)

Os acórdãos trazidos à baila evidenciam a divergência que ainda persiste na jurisprudência brasileira quanto ao entendimento de ato de terceiro alheio ao contrato ser excludente de responsabilidade civil.

É manifesto o dever do fornecedor de serviços de zelar e garantir a segurança e a incolumidade dos passageiros. Todavia, há circunstâncias que vão além da capacidade da concessionária de transporte público e essas afastam o encargo da responsabilidade sobre o transportador. Apesar do dano ocorrer durante o traslado, se a causa for inevitável e não se relacionar com a atividade desenvolvida, exime-se o fornecedor de arcar com a indenização.

A jurisprudência é pacífica no sentido de entender que outras ações criminosas cometidas no interior do veículo se enquadram na excludente de responsabilidade, tais como assalto no interior de ônibus e arremesso de pedras contra transportes coletivos. Todavia, hodiernamente, percebe-se uma tendência de julgados com posicionamentos favoráveis à responsabilização civil do transportador quanto à ação criminosa de assédio sexual.

É necessário, portanto, analisar cautelosamente os argumentos apresentados pelas partes e, com amparo na legislação em vigor, concluir qual posicionamento jurisprudencial no caso concreto merece prosperar, em prol da justiça e observância dos direitos dos litigantes.

Quando o contrato firmado entre as partes não é observado ou a fornecedora incorre em evidente negligência no cumprimento dos seus deveres para com os passageiros, abre-se margem para a existência ou não de excludente da responsabilidade civil. É possível, assim, a imputação do dever de indenizar os danos suportados pelas vítimas à empresa fornecedora.

Com isso, para imputar ou não a responsabilização civil à concessionária de transporte público quanto a assédio sexual praticado por terceiro é necessária a averiguação das medidas concretamente adotadas pela empresa com objetivo de preservar a segurança dos passageiros, bem como a prestação de socorro prestada quando tais práticas criminosas ocorrem.

CONCLUSÃO

Este trabalho teve como intuito o estudo sobre a responsabilidade civil de concessionária de transporte público por assédio sexual à passageira praticado por outro passageiro durante o transporte.

A passageira do transporte, vítima da importunação, é caracterizada como consumidora, pois há um vínculo contratual selado entre a transportadora - fornecedora de serviços - e a passageira.

A Constituição Federal consagra o direito de todos à segurança e, nesse mesmo sentido, prevê o Código de Defesa do Consumidor ao dispor no seu art. 6º, inciso I, como direito básico do consumidor a “segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos”. Vale ressaltar que os consumidores gozam do direito de terem sua incolumidade física e psíquica preservada durante a execução dos contratos que celebram em seu cotidiano.

O CDC prevê a responsabilidade civil objetiva dos fornecedores pelos seus produtos e serviços. Como pressupostos da responsabilidade civil, segundo a maioria da doutrina pátria, tem-se a conduta, o dano e o nexo de causalidade. A responsabilidade do fornecedor só é elidida caso fique comprovada a existência de uma excludente de responsabilidade que rompa o nexo de causalidade entre o dano do consumidor e o produto vendido ou serviço prestado.

Em razão da responsabilidade do fornecedor ser objetiva, é dispensada a análise de culpa na aferição dos pressupostos. Por conduta, entende-se como a ação ou omissão que deu causa ao dano. O dano é o prejuízo suportado pela vítima de maneira injusta e pode ser de ordem patrimonial ou de extrapatrimonial. Por fim, o nexo de causalidade é o liame fático que interliga a conduta do agente com o dano da vítima.

Como excludentes de responsabilidade civil objetiva temos a culpa exclusiva da vítima, o caso fortuito ou de força maior e o ato de terceiro. Todas as excludentes assim são caracterizadas porque o fornecedor não é capaz de as prever, ou ainda que as possa prever, não lhe é possível evitá-las.

A discussão quanto a responsabilidade civil do fornecedor de transporte por assédio sexual no interior de seus veículos atém-se à indagação se é considerado ou não como excludente de responsabilidade na modalidade de fato de terceiro.

Os tribunais brasileiros ainda não têm um posicionamento sedimentado em relação a esse tema, apesar de em outras hipóteses de ato doloso de terceiro já o terem como no caso de assalto em ônibus ou arremesso de pedras no veículo. Nesses casos, a tendência jurisprudencial é afastar a responsabilidade civil, entendendo que a ação criminosa é equiparada a fortuito externo, irresistível ao fornecedor, que também é vítima.

Vale ressaltar que apesar de assédio sexual também ser um ato doloso de terceiro alheio ao contrato, há julgados no STJ e em outros tribunais nacionais que não afastam a responsabilidade da transportadora.

Diante de todo o exposto, entende-se que o mais adequado é caracterizar o ato criminoso de assédio a passageiras em transportes coletivos públicos como excludente de responsabilidade por ato exclusivo de terceiro. A ação dolosa criminosa é imprevisível ao transportador, e, por mais que ocorra reiteradamente, não é possível prever qual indivíduo, dentre os milhares de passageiro que diariamente utilizam o transporte, cometerá o ato.

Como foi fundamentado em alguns julgados trazidos à análise neste trabalho, não é razoável que a empresa de transporte público se especialize em segurança, uma vez que não é essa sua atividade fim. O grande número de passageiros simultâneos também é característica do serviço metroviário, em específico. O transportador não realiza crivo da quantidade de pessoas¹⁴⁸ que adentram os vagões, tampouco força a entrada desses. É facultado, então, aos usuários que esperem o próximo trem a fim de evitar a exposição à aglomeração.

Da mesma forma que é desmedido esperar que se blinde os veículos contra assaltos e ações depredatórias, é desmedido que a empresa estabeleça espaço mínimo de distância entre cada passageiro, ou disponha de empregados e seguranças em cada um de seus vagões para evitar esses fatos criminosos. Inclusive, ainda que assim o fizesse, não seria capaz de garantir que nenhum passageiro não sofreria de assédio sexual, uma vez que, havendo dolo por parte de um indivíduo, ele buscará um meio para alcançar seu fim criminoso almejado. Ademais, a natureza do transporte público, em especial o metroviário, é o livre acesso de passageiros aos seus vagões.

O assédio sexual deve ser repudiado e as empresas, quando comprovarem que exercem satisfatória e razoavelmente sua função de cuidado e zelo com a segurança dos passageiros

¹⁴⁸ CC, Art. 739 - O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem.

não devem ser responsabilizadas. A comprovação pode ser realizada através de demonstração de campanhas atuais que visem desincentivar a prática criminosa e incentivar a denúncia dos casos que venham a ocorrer, além de pronto auxílio às vítimas quando se dirigirem aos seguranças da empresa.

Os casos de importunação sexual não se restringem aos transportes coletivos, e, portanto, não são esses a causa do evento, mas sim meras circunstâncias. Cavalieri aduz que se nem o Estado responde pelos assaltos ocorridos nas ruas, é incoerente cobrar do transportador que exerça sua atividade, obrigando-o a impedir que todas as espécies criminais venham a ocorrer. Afirma ainda o autor que não há previsão legal nem econômica para tamanha responsabilização.¹⁴⁹

Também não parece ser possível que se argumente que a superlotação é culpa da concessionária. De fato, há grande contingente de usuários simultâneos, em especial durante a hora de pico. Todavia, em razão do sistema metroviário utilizar trilhos, há uma limitação material e de segurança de vagões que podem circular simultaneamente. Há intervalo mínimo de tempo e distância entre os trens, como margem de segurança. E ressalta-se que os passageiros entram livremente nos vagões. Caso alguém não deseje ir em um que esteja lotado, lhe é facultado esperar até que o movimento diminua e às mulheres é reservado um vagão exclusivo, chamado vagão rosa, para que possam viajar sem a presença de homens ao lado.

Conclui-se, portanto, que a responsabilização de empresa concessionária de transporte público é cabível nos casos em que não há quaisquer campanhas de conscientização e quando não é prestado prontamente auxílio às vítimas de assédio. Nesses casos, fica demonstrado o desinteresse da fornecedora em assegurar com os meios que detém o direito à segurança dos usuários de seu serviço.

Quando tais medidas protetivas são observadas, cabe ao indivíduo assediador, que utilizou o transporte público como meio para sua finalidade criminosa, responder penal e civilmente pelos danos que a vítima sofreu como consequência direta. É fundamental que o Estado promova a segurança pública para além dos meios de transporte e garanta que não fiquem impunes os criminosos que afrontam à dignidade de outros cidadãos.

¹⁴⁹ CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012. p. 365.

REFERÊNCIAS

BARROS, João Pedro Leite; BORBA, Letícia de Oliveira. **Consumidor Digital – perspectivas. Direito do Consumidor digital**. Lumen Juris direito. p. 295- 315, 2020.

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. **Manual de direito do consumidor** [livro eletrônico – 4. ed. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2017.

BESSA, Leonardo Roscoe. **Responsabilidade objetiva no Código de Defesa do Consumidor. Revista Jurídica da Presidência** – Brasília, volume 20, número 120, p. 20-43, fev/maio, 2018.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte geral** – 17. ed. rev., ampl. e atual. De acordo com a Lei n. 12.550, de 2011. – São Paulo: Saraiva, 2012.

BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; DE FARIAS, Cristiano Chaves; ROSENVALD, Nelson. **Novo Tratado de Responsabilidade Civil**. – 4. Ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2019

BRASIL. **Código Civil (Lei 10.046/2002)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm>. Acesso em: 05 nov. 2020.

BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/1990)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm>. Acesso em: 05 nov. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 nov. 2020.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de direito do consumidor** - 5. ed. – Sao Paulo: Atlas, 2019.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil** - 10. ed. - São Paulo: Atlas, 2012.

DE FARIAS, Inez Lopez Matos. **A proteção do consumidor internacional no comércio internacional eletrônico**. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade de São Paulo – USP, 2002.

FILOMENO, José Geraldo Brito. **Direitos do consumidor** – 15. ed. rev., atual. e ref. – São Paulo: Atlas, 2018.

GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Código de Defesa do Consumidor Comentado: artigo por artigo I** - 13. ed. rev., ampl. e atual. - Salvador: JusPODIVM, 2016.

MARQUES, Claudia Lima. **Contratos do Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. 9. ed. rev. e atual. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019

MARQUES, Claudia Lima; MIRAGEM, Bruno. **Diálogo das fontes [livro eletrônico]: novos estudos sobre a coordenação e aplicação das normas no direito brasileiro** – 1.ed. – São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de direito do consumidor** [livro eletrônico] - 6. ed. - São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2019.

MIRANDA, Francisco C. Pontes de. **Tratado de direito privado**. Campinas: Borsoi, 1967, tomo LIII

NUNES, Rizzatto. **Curso de direito do consumidor** – 12. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil – v. I** / Atual. Maria Celina Bodin de Moraes. – 30. ed. rev. e atual. – Rio de Janeiro: Forense, 2017.

PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. **Responsabilidade Civil** - 12. ed. rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

PINTO JÚNIOR, João José. **Curso elementar de Direito Romano** - Pernambuco: typographia econômica, r. do imperador, 73; 1988. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/bibliotecadigital/OR/47474/pdf/47474.pdf>>

SCHREIBER, Anderson. **Manual de direito civil: contemporâneo**. – 3. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

STOLZE, Pablo; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Manual de direito civil – volume único** – 4. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil** – v. 2 – 14. ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2019.

TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil: volume único** – 10. ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual do Direito do Consumidor: direito material e processual, volume único.** – 8 ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2019.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil: obrigações e responsabilidade civil.** – 17. ed. – São Paulo: Atlas, 2017.